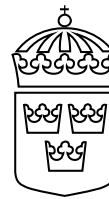


Regeringens proposition

2021/22:83



Fjärde järnvägspaketet

Prop.
2021/22:83

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 13 januari 2022

Magdalena Andersson

Khashayar Farmanbar
(Infrastrukturdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Den EU-rättsliga regleringen om järnväg har utökats och blivit mer detaljerad sedan första järnvägspaketet införlivades i svensk rätt 2004. Vid genomförandet av direktiven i fjärde järnvägspaketet föreslås därför att nuvarande järnvägslag ersätts av fyra nya lagar: järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. I sak innehåller de nya lagarna endast begränsade ändringar och nyheter. Den föreslagna regleringen överensstämmer dock bättre med direktivens uppdelning och struktur och bedöms därmed bli mer överskådlig och lättare att tillämpa tillsammans med det stora antalet direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Bland nyheterna i de nya lagarna kan följande nämnas:

- Kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende utökas både generellt och i s.k. vertikalt integrerade företag, dvs. organisations- och bolagsstrukturer som innefattar både förvaltning av infrastruktur och utövande av trafik.
- Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) ges en utökad roll genom att järnvägsbyrån ska pröva och utfärda fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg.
- Kraven på EG-kontroll utökas genom att det vid sidan av nuvarande anmälda organs kontroll av överensstämmelse med EU-harmoniserade regler införs krav på att utsedda organ ska utföra kontroll av överensstämmelse i förhållande till nationella regler.
- Bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem och riskkontrollåtgärder utökas.
- De flesta straffbestämmelser ersätts av sanktionsavgifter.

I propositionen lämnas också förslag om att bihang G till det Internationella järnvägsfördraget (COTIF), i likhet med nuvarande reglering i järnvägslagen, ska gälla som svensk lag samt att framtida för Sverige bindande ändringar som beslutas av revisionsutskottet i OTIF ska gälla från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

De nya lagarna och de följdändringar som föreslås i andra lagar ska träda i kraft den 1 juni 2022.

1	Förslag till riksdagsbeslut	14
2	Lagtext	15
2.1	Förslag till järnvägsmarknadslag	15
2.2	Förslag till järnvägstekniklag	37
2.3	Förslag till järnvägssäkerhetslag	94
2.4	Förslag till lag om nationella järnvägssystem	106
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.	118
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.	121
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov	123
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	124
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.....	126
2.10	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	127
2.11	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken	129
2.12	Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.....	130
2.13	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	131
2.14	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	132
2.15	Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare.....	136
2.16	Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)	138
2.17	Förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)	139
3	Ärendet och dess beredning	140
4	Järnvägsmarknaden och järnvägslagstiftningen	141
4.1	Den svenska järnvägsmarknaden.....	141
4.2	En europeisk inre järnvägsmarknad	142
4.3	Fjärde järnvägspaketet.....	142
4.4	Det tekniska blocket	143
4.4.1	Allmänt.....	143
4.4.2	ERA-förordningen, förordning (EU) 2016/796.....	143
4.4.3	Driftskompatibilitetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/797	145
4.4.4	Säkerhetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/798.....	147

	4.4.5	Nyheter i det tekniska blocket	150
4.5		Marknadsblocket	153
	4.5.1	Allmänt	153
	4.5.2	SERA-direktivet	154
	4.5.3	Direktiv (EU) 2016/2370, ändringsdirektivet	155
5		En ny järnvägslagstiftning	157
	5.1	Järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar	157
	5.2	Ny järnvägsmarknadslag	160
	5.3	Ny järnvägstekniklag	160
	5.4	Ny järnvägssäkerhetslag	161
	5.5	Ny lag om nationella järnvägssystem	162
6		Tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen	163
	6.1	Järnvägsmarknadslagens innehåll, syfte och omfattning	163
	6.1.1	Begreppet järnvägsinfrastruktur	165
	6.2	Undantag från järnvägsmarknadslagen	167
	6.2.1	Bakgrund	167
	6.2.2	Verksamheter som undantas från järnvägsmarknadslagen	167
	6.2.3	Regellättnader för vissa järnvägsföretag	169
	6.2.4	Tillträdesrätt till privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår	171
	6.2.5	Tjänstetillhandahållare och förvaltare av spår inom anläggningar för tjänster	172
	6.2.6	Lokala lågtrafikerade linjer	174
	6.2.7	Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse	175
	6.2.8	Undantag för offentlig-privata partnerskap m.m.	177
	6.3	Bemyndigande	179
7		Tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem	180
	7.1	Järnvägstekniklagen	180
	7.1.1	Lagens tillämpningsområde	180
	7.1.2	Undantag från järnvägstekniklagens tillämpningsområde	182
	7.2	Järnvägssäkerhetslagen	185
	7.2.1	Lagens tillämpningsområde	185
	7.2.2	Undantag från järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde	187
	7.3	Lagen om nationella järnvägssystem	189
	7.3.1	Lagens tillämpningsområde	189
8		Säkerhetsansvar och säkerhetskrav	190
	8.1	Järnvägssäkerhetslagen	190
	8.1.1	Säkerhetsansvar	190

8.1.2	Gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer	192
8.1.3	Säkerhetsstyrningssystem	195
8.1.4	Riskkontroll	199
8.1.5	Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet	204
8.1.6	Tillgång till utbildning	208
8.1.7	Personalens rätt till handlingar	210
8.1.8	Underhållsansvarig enhet för fordon	210
8.1.9	En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad	213
8.1.10	Rapportering av olyckor	215
8.1.11	Årlig säkerhetsrapport	215
8.1.12	Årsrapport om säkerhetsarbetet och årlig säkerhetsplan	216
8.1.13	Föreskrifter om trafikregler för järnväg	217
8.2	Lagen om nationella järnvägssystem	218
8.2.1	Säkerhetsansvar	218
8.2.2	Säkerhetsstyrningssystem	218
8.2.3	Riskkontroll	220
8.2.4	Krav på järnvägsmateriel samt anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet	221
8.2.5	Rapportering av olyckor	224
8.2.6	Årlig säkerhetsrapport	225
8.2.7	Föreskrifter om trafikregler för järnväg	226
9	Undersökning av olyckor och tillbud	226
9.1	Utredning av olyckor och tillbud enligt järnvägssäkerhetsdirektivet	226
9.2	Behov av ändringar på grund av direktiv (EU) 2016/798	227
10	Tillstånd	233
10.1	Licens för järnvägsföretag	233
10.1.1	Vilka järnvägsföretag som omfattas av kravet på licens	233
10.1.2	Krav för utfärdande av licens och omprövning av licens m.m.	236
10.1.3	Återkallelse av licens	237
10.1.4	Bemyndiganden	239
10.2	Tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen	240
10.2.1	Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag	240
10.2.2	Ansökan om och krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg	242
10.2.3	Giltighetstid och förnyelse samt uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg	248

	10.2.4	Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare.....	250
	10.2.5	Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd	251
	10.2.6	Giltighetstid och förnyelse samt uppdatering av ett säkerhetstillstånd.....	253
	10.2.7	Begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd	255
	10.2.8	Nationella regler	256
10.3		Tillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem.....	259
	10.3.1	Nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag	259
	10.3.2	Krav för utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.....	261
	10.3.3	Nationellt infrastrukturtillstånd för infrastrukturförvaltare.....	262
	10.3.4	Krav för utfärdande av ett nationellt infrastrukturtillstånd	264
	10.3.5	Uppdatering och anmälningsskyldighet	265
	10.3.6	Återkallelse av nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturtillstånd	267
11		Delsystem och komponenter	268
	11.1	Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.....	268
	11.1.1	Järnvägssystemets indelning vid tillämpning av järnvägstekniklagen.....	268
	11.1.2	Väsentliga krav, tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och nationella regler	269
	11.1.3	Undantag från tillämpningen av TSD.....	273
	11.2	EG-kontroll och EG-försäkran	275
	11.2.1	EG-kontroll av delsystem	275
	11.2.2	EG-försäkran om komponenter	278
	11.3	Organ för bedömning av överensstämmelse	279
	11.3.1	Anmälda och utsedda organ	279
	11.3.2	Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter enligt järnvägstekniklagen	282
12		Godkännande enligt järnvägstekniklagen	286
	12.1	Godkännande av fasta installationer.....	286
	12.1.1	Grundläggande krav för godkännande	286
	12.1.2	Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer	290
	12.1.3	Tillfälliga godkännanden.....	292
	12.2	Godkännande av fordon	294
	12.2.1	Bakgrund	294

12.2.2	Grundläggande krav för att fordon ska få släppas ut på marknaden och prövningsinstanser	294
12.2.3	Tekniska krav för godkännande att släppa ut fordon på marknaden	296
12.2.4	Tillfälliga godkännanden av fordon.....	298
12.2.5	Krav på nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fordon	299
12.2.6	Uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordon's område för användning	302
12.2.7	Typgodkännande av fordon	304
12.2.8	Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp.....	305
12.2.9	Krav på förnyat typgodkännande.....	306
12.2.10	Möjligheter att förena ett godkännande av fordon med villkor	307
12.2.11	Handläggning av ärenden om godkännanden och samarbete mellan ERA och tillsynsmyndigheten	308
12.2.12	Registrering i fordonsregister och tilldelning av ett europeiskt fordonsnummer.....	310
12.2.13	Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag	311
13	Godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem	312
13.1	Godkännande för ibruktage	312
13.1.1	Grundläggande krav	312
13.1.2	Krav för godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon	315
13.1.3	Tillfälligt godkännande.....	317
13.1.4	Villkor	318
13.2	Tredjepartsgranskning	318
13.2.1	En utomstående granskare's bedömning.....	318
13.2.2	Tystnadsplikt	319
13.2.3	Återkallelse av godkännande.....	320
13.2.4	Skyldigheter innan fordon används	321
14	Redovisning av järnvägsverksamhet och krav på infrastrukturförvaltare's oberoende	322
14.1	Särskilda redovisningskrav	322
14.2	Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltare's oberoende	324
14.2.1	Bakgrund	324
14.3	Krav på oberoende för att säkerställa infrastrukturförvaltare's opartiskhet	326
14.3.1	Allmänt om infrastrukturförvaltare's oberoende och organisation	326

	14.3.2	Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende	329
	14.3.3	Infrastrukturförvaltares opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll	331
	14.3.4	Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltares uppgifter	333
	14.3.5	Samarbetsavtal.....	335
	14.3.6	Finansiella krav	336
14.4		Särskilda krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag.....	338
	14.4.1	Vad som avses med ett vertikalt integrerat företag.....	338
	14.4.2	Vilka som omfattas av de särskilda kraven på oberoende i vertikalt integrerade företag.....	340
	14.4.3	Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag	341
	14.4.4	Styrelseledamöter och andra befattningshavare i vertikalt integrerade företag.....	343
	14.4.5	En annan enhet sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett vertikalt integrerat företag	343
	14.4.6	Finansiella krav vid vinstutdelning i vertikalt integrerade företag	344
	14.4.7	Finansiella krav i fråga om lån och skulder i vertikalt integrerade företag.....	345
	14.4.8	Finansiella krav om tjänster i vertikalt integrerade företag.....	346
	14.4.9	Krav på redovisning för att säkerställa insyn i vertikalt integrerade företag.....	347
	14.4.10	Bemyndigande om hantering av gemensamma informationssystem i vertikalt integrerade företag	348
15		Rätt att trafikera, tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter	348
	15.1	Persontrafiken öppnas för konkurrens i Europa	348
	15.1.1	Bakgrund	348
	15.1.2	Rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät	349
	15.2	Tilldelning av infrastrukturkapacitet	353
	15.2.1	Järnvägslagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet.....	353
	15.2.2	Minimipaketet för tillträdestjänster	354
	15.2.3	Undantag från krav på att upprätta en verksamhetsplan	356
	15.2.4	Tidsplan för tilldelning av infrastrukturkapacitet och kapacitet för banarbeten	357

15.2.5	Yttrande över förslag till tågplan	359
15.2.6	Ad hoc-ansökningar m.m.	361
15.2.7	Överbelastningsförklaring för kommande tågplaneperiod	362
15.2.8	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	364
15.3	Infrastrukturförvaltares avgifter	366
15.3.1	Nuvarande bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter förs över till järnvägsmarknadslagen	366
15.3.2	Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster och differentiering av avgifter för miljöpåverkan	371
15.3.3	Incitament att utrusta tåg med ETCS	373
15.3.4	Extra avgifter	373
15.3.5	Bokningsavgifter och rabatter.....	374
16	Tjänster	375
16.1	Ett samlat kapitel för tjänster	375
16.1.1	Regellättnad för vissa tjänsteleverantörer	376
16.1.2	Biljettförsäljning och informationssystem	377
16.1.3	Samarbete om genomfartstrafik.....	379
16.1.4	Tillämpning av genomförandeakter om tillträde till tjänster	380
17	Tillsyn	381
17.1	Tillsynsmyndighet	381
17.2	Tillsynsmyndighet enligt EU-rätten	381
17.3	Tillsynsmyndighetens olika roller	383
17.4	Tillsynsmyndighetens rätt till upplysningar, handlingar och tillträde.....	386
17.5	Förelägganden	387
17.6	Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägsmarknadslagen	389
17.6.1	Tillsyn över tillämpningen av EU:s godskorridorförordning m.m.	389
17.6.2	Prövning av tvister om tillämpningen av järnvägsmarknadslagen	391
17.6.3	Samarbetsavtal enligt järnvägsmarknadslagen	394
17.6.4	Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende.....	395
17.7	Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägstekniklagen.....	396
17.7.1	Tillsyn över fasta installationer och fordon	396
17.7.2	Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden enligt järnvägstekniklagen	399
17.7.3	Tillsyn över utsedda organ	401
17.7.4	Marknadskontroll	402

17.8	Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägssäkerhetslagen.....	404
17.9	Register	406
17.9.1	Register över järnvägsinfrastruktur	406
17.9.2	Fordonsregister	407
17.9.3	Rapporteringsskyldighet till fordonsregistret enligt lagen om nationella järnvägssystem	409
17.10	Bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn m.m.	410
18	Ordning, sanktionsavgifter och straff.....	411
18.1	Ordningsbestämmelser	411
18.2	Sanktionsavgifter.....	412
18.2.1	Byte av sanktion – från böter eller fängelse till sanktionsavgift.....	412
18.2.2	Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift.....	414
18.2.3	Nedsättning av sanktionsavgift.....	417
18.2.4	Betalning av sanktionsavgift	418
18.2.5	Överklagandebestämmelser m.m.....	419
18.2.6	Sanktionsavgifter enligt järnvägstekniklagen	420
18.2.7	Sanktionsavgifter enligt järnvägssäkerhetslagen	421
18.2.8	Sanktionsavgifter enligt lagen om nationella järnvägssystem.....	424
18.3	Straffbestämmelser	426
19	Omprövning och överklagande	428
19.1	Omprövning enligt järnvägstekniklagen	428
19.2	Omprövning enligt järnvägssäkerhetslagen.....	429
19.3	Överklagande	431
19.3.1	Överklagande av tillsynsmyndighetens beslut	431
19.3.2	Överklagande av certifieringsorgans beslut	432
19.4	När tillsynsmyndighetens beslut ska börja att gälla	434
20	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	435
20.1	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägsmarknadslagen	435
20.2	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägstekniklagen.....	437
20.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägssäkerhetslagen	441
20.4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till lagen om nationella järnvägssystem	444
21	Ändringar i kollektivtrafiklagen till följd av ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning.....	447
21.1	EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen	447

21.2	Ändringsförordningen	448	Prop. 2021/22:83
21.3	Vissa ökade möjligheter att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg	448	
21.4	Bestämmelserna om upphandling av kollektivtrafik behöver inte ändras i övrigt	456	
21.5	Specifikation av allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik	458	
21.6	Övriga ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning föranleder inga ändringar i kollektivtrafiklagen	461	
21.7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	464	
22	Följdändringar i andra lagar	465	
23	Konsekvenser	465	
23.1	Icke-diskriminerande behandling av järnvägsföretag och andra sökande och möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg	465	
23.2	EG-kontroll, godkännande av järnvägsmateriel, säkerhetsrelaterade tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt driftskompatibilitetskrav ...	467	
23.3	Säkerhetsmotiverade krav på järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares relation till anlitade entreprenörer och leverantörer	470	
23.4	Sanktionsavgifter	471	
23.5	Järnvägsföretag, fordonsägare och andra fordonsinnehavare med ansvar för järnvägsfordons tekniska status	472	
23.6	Infrastrukturförvaltare, förvaltare av tjänsteanläggningar och leverantörer av tjänster i sådana anläggningar	474	
23.7	Små företag och museiföreningar	476	
23.8	Konsekvenser för offentlig sektor	477	
23.9	Miljön, jämställdheten, sysselsättningen, regional utveckling, integrationspolitiska målsättningar och den kommunala självstyrelsen	479	
24	Författningskommentar	480	
24.1	Inledning	480	
24.2	Förslaget till järnvägsmarknadslag	480	
24.3	Förslaget till järnvägstekniklag	535	
24.4	Förslaget till järnvägssäkerhetslag	580	
24.5	Förslaget till lag om nationella järnvägssystem	615	
24.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.	641	
24.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov	642	
24.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	643	
24.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg	644	

Prop. 2021/22:83	24.10	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	644
	24.11	Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken	646
	24.12	Förslaget till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.....	646
	24.13	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	647
	24.14	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	648
	24.15	Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare.....	652
	24.16	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)	654
	24.17	Förslaget till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)	654
	Bilaga 1	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	655
	Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning)	698
	Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (omarbetning)	756
	Bilaga 4	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	804
	Bilaga 5	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	806
	Bilaga 6	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	816
	Bilaga 7	Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)	833
	Bilaga 8	Sammanfattning av promemorian	879

Bilaga 9	Promemorians författningsförslag	883	Prop. 2021/22:83
Bilaga 10	Förteckning över remissinstanserna	969	
Bilaga 11	Lagrådsremissens lagförslag.....	970	
Bilaga 12	Lagrådets yttrande	1093	
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 januari 2022.		1106	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till järnvägsmarknadslag,
2. Riksdagen antar regeringens förslag till järnvägstekniklag,
3. Riksdagen antar regeringens förslag till järnvägssäkerhetslag,
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om nationella järnvägssystem,
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.,
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.,
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
8. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
9. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
10. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
11. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken,
12. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
13. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
14. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,
15. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare,
16. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181),
17. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till järnvägsmarknadslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur samt tillhandahållande av tjänster åt järnvägsföretag. Syftet med lagen är att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- licens (2 kap.),
- redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (4 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag (5 kap.),
- rätt att utföra och organisera trafik (6 kap.),
- infrastrukturkapacitet (7 kap.),
- infrastrukturförvaltares avgifter (8 kap.),
- tjänster (9 kap.),
- tillsyn (10 kap.),
- överklagande (11 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på

1. förvaltning av järnvägsinfrastruktur,
2. förvaltning av sådana privatägda anslutningslinjer eller privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster,
3. utförande och organisation av järnvägstrafik, och

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande 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 styrningen av järnvägsinfrastrukturen.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på 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.

Bestämmelserna i 3, 10 och 11 kap. ska dock tillämpas för ett järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid ett järnvägsnät enligt första stycket 2 och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett järnvägsnät av annat slag.

5 § För ett järnvägsföretag ska 2–5 kap. tillämpas endast om företaget i egenskap av järnvägsföretag har som huvudsaklig verksamhet, eller som en av flera huvudsakliga verksamheter, att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

6 § För den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster ska endast 6, 10 och 11 kap. tillämpas.

7 § För en tjänsteleverantör ska endast 9, 10 och 11 kap. tillämpas. Detsamma gäller för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, när det gäller dessa spår.

Tillsynsmyndighet

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om licens och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är tillståndsmyndighet enligt artikel 16 och regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU och fullgör de uppgifter som framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktivet och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Ord och uttryck i lagen

9 § I lagen avses med

anläggning för tjänster: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla en sådan tjänst som avses i 9 kap.,

drift av järnvägsinfrastruktur: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och trafikledning,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

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, dock inte om anläggningarna och anordningarna utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,

järnvägsnät: sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

tjänsteleverantör: den som ansvarar för förvaltning av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap.,

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

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

väsentliga uppgifter: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur.

Tillsynsmyndighetens beslut om undantag

10 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en infrastrukturförvaltare för en lokal lågtrafikerad järnvägslinje inte ska tillämpa 4 eller 5 kap. Detta gäller dock endast under förutsättning att linjen

1. inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten,
2. är högst 100 kilometer lång,
3. huvudsakligen används för godstrafik, och

4. används 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.

Om linjen används av endast ett järnvägsföretag, får tillsynsmyndigheten besluta att infrastrukturförvaltaren inte heller ska tillämpa 7 eller 8 kap.

11 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en infrastrukturförvaltare för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden inte ska tillämpa 4 kap. 3, 4, 6 eller 7 §, 5 kap. 2–5 §§, 7 eller 8 kap. Ett sådant beslut får, när det gäller skyldighet att upprätta en verksamhetsplan enligt 7 kap. 5 §, även avse infrastrukturförvaltare för regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

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

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sin järnvägsinfrastruktur och andra liknande anläggningar och anordningar.

13 § 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 sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 8 § andra stycket.

2 kap. Licens

Krav på järnvägsföretag

1 § Ett järnvägsföretag ska ha en licens för sin verksamhet.

Ytterligare bestämmelser om tillstånd för järnvägsföretag finns i 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) och 4 kap. lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Krav för utfärdande av licens

2 § En licens ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte i Sverige,
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämpligt att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, och
3. genom en försäkring eller motsvarande kan täcka 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 har anpassats och vilken verksamhet som licensen gäller för.

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

Omprövning av licens

3 § En licens ska omprövas om verksamheten förändras på något väsentligt sätt.

Licensinnehavaren är skyldig att på förhand anmäla sådana förändringar som avses i första stycket till tillsynsmyndigheten.

Återkallelse av licens

4 § Tillsynsmyndigheten får återkalla en licens om

1. förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls,
2. licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 kap. 8 § andra stycket, eller

3. licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte har använt licensen.

5 § 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.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om omprövning av licenser, om tillfälliga licenser och om tillfällig indragning av licenser.

3 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

Redovisningskyldighet 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 verksamheten.

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.

3 § Särskilda bestämmelser om

1. redovisning i vertikalt integrerade företag finns i 5 kap. 10 §, och
2. separata räkenskaper för tjänsteleverantörer och företag eller organ som kontrollerar en tjänsteleverantör finns i 9 kap. 7 §.

Offentliggörande av redovisning

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

Undantag från tillämpningsområdet

5 § Detta kapitel gäller inte för den som utför museitrafik.

Skyldigheten 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.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om redovisning och bokföring enligt 1 och 2 §§.

4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel gäller inte för en infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag i den utsträckning som det finns avvikande bestämmelser i 5 kap.

Grundläggande skyldighet

2 § En infrastrukturförvaltare ska behandla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt.

Infrastrukturförvaltares organisation och oberoende

3 § En infrastrukturförvaltare ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från järnvägsföretag.

En infrastrukturförvaltare ska vara organiserad så att den i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

4 § En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse får inte vara påverkad av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Ledamoten får inte samtidigt vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och de befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intessekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Krav på opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

5 § En infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i

förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Prop. 2021/22:83

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter

6 § 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 av infrastrukturkapacitet kan säkerställas,

2. kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet 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.

Samarbetsavtal

7 § En infrastrukturförvaltare får ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Ett samarbetsavtal ska syfta till att skapa fördelar för transportkunderna, såsom sänkta kostnader och förbättrad prestanda på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

Infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal, ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Finansiella krav

Intäkter

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

Lån

9 § En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt ge lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren får inte heller direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag.

Bemyndigande

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende.

5 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag

Vertikalt integrerade företag

1 § Med ett vertikalt integrerat företag avses en organisationsstruktur där

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, eller

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

Med kontroll i första stycket avses detsamma som i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer. Med kontroll avses inte sådan kontroll som utövas av staten över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är oberoende av varandra.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är separata juridiska personer, där minst en avdelning utför uppgifter som infrastrukturförvaltare och en eller flera andra avdelningar tillhandahåller transporttjänster.

Grundläggande skyldigheter i ett vertikalt integrerat företag

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

2 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska vara en egen juridisk person. Detta krav gäller dock inte i sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § tredje stycket.

Avgörande inflytande över väsentliga uppgifter

3 § Andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag får inte ha ett avgörande inflytande över de väsentliga uppgifterna.

Uppdrag åt en annan enhet att sköta de väsentliga uppgifterna

4 § I ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren utföra de väsentliga uppgifterna endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Särskilda krav i fråga om styrelseledamöter och vissa befattningshavare

5 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och en befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får en ersättning som grundar sig på det finansiella resultatet för andra enheter i det vertikalt integrerade företaget.

Vinstutdelning

6 § En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna vinstutdelning i fråga om en vinst som har genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till en ägare som utövar kontroll över både infrastrukturförvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget.

Lån

7 § Ett lån mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag är tillåtet endast om låneavtalet ingås på marknadsmässiga villkor.

Tjänster

8 § Om en enhet i ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller en tjänst åt infrastrukturförvaltaren i det vertikalt integrerade företaget, ska tjänsten regleras genom ett avtal och tillhandahållas till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att utföra tjänsten och en rimlig vinst.

Skulder

9 § En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas faktiskt och redovisningsmässigt åtskilda från andra enheters skulder i samma vertikalt integrerade företag.

Redovisning

10 § Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att kraven i 6–9 §§ och 4 kap. 8 och 9 §§ samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa bestämmelser kan kontrolleras.

Redovisningen ska ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna mellan olika enheter i det vertikalt integrerade företaget genom att olika verksamheter redovisas separat.

Bemyndiganden

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

1. krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag,
2. överlåtelse av infrastrukturförvaltares uppgifter till en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag, och
3. gemensamma informationssystem och hur känslig information ska hanteras i vertikalt integrerade företag.

6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik

Trafikeringsrätt

1 § Ett järnvägsföretag som har sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor 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. 9 §, har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt första och andra styckena gäller även på privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

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

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver dem som anges i 1 §, har rätt att utföra eller organisera trafik.

Undantag för viss järnvägsinfrastruktur

3 § Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 1 § gäller inte på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd för stads- och förtortstrafik.

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. Infrastrukturkapacitet

Grundläggande skyldigheter

1 § En infrastrukturförvaltare ska behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som har rätt att utföra eller organisera trafik. Infrastrukturförvaltaren ska på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt och mot en avgift tilldela den sökande infrastrukturkapacitet i enlighet med denna lag.

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

Av bilaga VII till direktiv 2012/34/EU framgår en tidsplan som förvaltaren ska följa vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten.

2 § En infrastrukturförvaltare ska bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapa-

citet. 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 med berörda parter, reservera viss järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att infrastrukturen har reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur, om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

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

Minimipaket av tillträdestjänster

4 § En infrastrukturförvaltare ska ge dem som har tilldelats infrastrukturkapacitet rätt att använda denna kapacitet. Vidare ska dessa på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt ges tillgång till:

1. användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar,
2. trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
3. användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg, där det finns tillgång till sådan, och
4. all övrig information som behövs för att utföra den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

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.

6 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av en sådan lokal lågtrafikerad järnvägslinje som avses i 1 kap. 10 § första stycket ska undantas från kravet i 5 § på att upprätta en verksamhetsplan.

Rapportering av avvikelser

7 § För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 28 § tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system för att rapportera och registrera avvikelser från den användning av infrastrukturen som har fastställts i en tågplan och i ett trafikeringsavtal samt orsakerna till sådana avvikelser.

Beskrivning av järnvägsnät

8 § En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät som förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och användning 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.

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

Tilldelningsförfarande

Ansökan

10 § Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av ett 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.

Infrastrukturkapacitet för banarbeten

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

Förslag till tågplan

12 § Infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt i 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 tillsammans med andra infrastrukturförvaltare.

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

Samordning

13 § Infrastrukturförvaltaren ska genom samordning av ansökningarna försöka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitets-

tilldelningen. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande en annan Prop. 2021/22:83
infrastrukturkapacitet än den begärda.

Tågplan

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

Infrastrukturförvaltarens tvistlösning

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

Överbelastad infrastruktur

16 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfaranden för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren så snart som möjligt 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 uppstå en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepå period, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds enligt 13 §.

Kapacitetsförstärkningsplan

17 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 16 § ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Extra avgift

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

Prioriteringskriterier

19 § 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.

Ansökan om tågläge inom gällande tågplan

20 § En infrastrukturförvaltare ska besvara en ansökan om enstaka tåglägen inom en gällande tågplan så snart som möjligt men senast inom fem arbetsdagar. Ansökningar som avser mer än enstaka tåglägen ska besvaras så snart som möjligt.

Åtgärder vid störningar och liknande

21 § Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala

förhållanden. Infrastrukturförvaltaren ska ha en beredskapsplan i detta syfte.

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

22 § 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

23 § Ett tågläge ska tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska inte anses överlåtet om den som inte är ett 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.

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

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

Ramavtal

25 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller någon annan sökande av infrastrukturkapacitet och en infrastrukturförvaltare om användning 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 något 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 använda infrastrukturen.

26 § Ett ramavtal ska gälla i 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 2 § andra stycket gälla i 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. Prop. 2021/22:83

Trafikeringsavtal

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

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har ingåtts.

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

28 § Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, som ska gälla vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från den användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet.

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

1. lågt trafikerade järnvägsnät,
2. sådana delar av järnvägsnät där risken för driftsstörningar på grund av en parts avvikelser från den användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet är obetydlig, och
3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig.

29 § Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska genast underrätta dem med vilka trafikeringsavtal ingåtts och som är berörda om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

30 § Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägssystemet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda.

Bemyndigande

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

1. kapacitetstilldelning,
2. beskrivning av järnvägsnät, och
3. beredskapsplaner.

8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter

Avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur

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

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

2 § En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra 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 användning av de tillträdestjänster som avses i 7 kap. 4 § ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte något annat följer av 4–8 §§.

4 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en extra avgift för användning av överbelastad infrastruktur för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 7 kap. 17 §, får den extra avgiften inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Ett 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 differentiera de avgifter som avses i 3 § för att

- ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som framförandet av ett tåg orsakar, eller
- ge incitament till att utrusta tåg med ett europeiskt fordonsbaserat tågskyddssystem (ETCS).

En 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 de 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, med tillägg av 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 de 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.

Infrastrukturförvaltaren får även ge rabatt på avgifter som avser ett bestämt infrastrukturarvsnitt, om rabatten kan hänföras till administrativa kostnadsbesparingar.

En rabatt på avgifter ska tillämpas 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 använts.

Avgifter för museitrafik

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

Bemyndiganden

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

1. undantag från avgifter,
2. avgiftssamarbete enligt 2 §, och
3. analyser av marknadssegment enligt 6 § och krav på offentliggörande av sådana analyser.

9 kap. Tjänster

Grundläggande tjänster

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

De anläggningar som avses i första stycket är

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

Som en grundläggande tjänst avses också tillhandahållande av hjälpmedel för olycksundsättning.

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 rimlig tid.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska i förekommande fall och 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 tjänster som avses i 1 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande av tjänst 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.

Tilläggstjänster och extratjänster

4 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan som ansöker om en sådan tjänst 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 genomfartstrafik.

Avgifter för tjänster

6 § Avgifter för tjänster enligt detta kapitel och för användning av spår inom en anläggning för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 1 § och för sådan genomfartstrafik som avses i 5 § får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med tillägg av 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 som 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 en grundläggande tjänst inom en sådan anläggning som avses i 1 § andra stycket 1–4, 7 eller 8 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 det dominerande företaget eller organet ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

2. tjänsteleverantören 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. tillhandahållande, redovisning och bokföring av tjänster, och
2. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter.

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 än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

10 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter 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 2012/34/EU och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

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

- a) tillsynen,
- b) bedömningen av ansökningar om licens,
- c) prövning av tvist enligt 8 §,
- d) fullgörande av Sveriges skyldighet att lämna uppgifter om förhållanden som regleras i denna lag till Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
- e) 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.

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, avhysning eller avlägsnande.

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

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

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

5 § 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.

6 § En befattningshavare som avses i 5 § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphört 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

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

Ett föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

Prövning av tvist

8 § Ett järnvägsföretag eller den som ansökt om eller beviljats infrastrukturkapacitet eller tillgång till en tjänst får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare, en tjänsteleverantör eller ett vertikalt integrerat företag står i överensstämmelse med 4–9 kap., föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 9 kap. 1 § 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.

Tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna i tvisten inom en månad från det att tvisten hänskjutits till myndigheten. Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt och senast sex veckor från det att all relevant information i tvisten har lämnats in, besluta i de frågor som tvisten gäller.

Övervakning av tillämpning av samarbetsavtal

9 § Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal enligt 4 kap. 7 §. Myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal bör ändras eller upphävas.

Bemyndiganden

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

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 4 §, och
2. prövning av tvister.

11 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. Bestämmelserna i 4 kap. 3, 4, 8 och 9 §§ gäller inte för en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om den privata parten i avtalet också är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

3. Bestämmelserna i 5 kap. 2, 3 och 5–10 §§ gäller inte för ett vertikalt integrerat företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om det i det vertikalt integrerade företaget ingår ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

4. En licens som har beviljats enligt 3 kap. 2 § den upphävda järnvägs-lagen (2004:519) gäller som en licens enligt 2 kap. denna lag.

5. Ett låneavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före ikraftträdandet är tillåtet trots att det inte uppfyller kraven i 5 kap. 7 §, om lånet har ingåtts till marknadsränta och har betalats ut och betalas av.

6. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om tekniska krav för fasta installationer och fordon. Syftet med lagen är att bidra till ett europeiskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter (2 kap.),
- godkännande av fasta installationer (3 kap.),
- godkännande av fordon (4 kap.),
- tillsyn och register (5 kap.),
- sanktionsavgift (6 kap.),
- omprövning och överklagande (7 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem 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 en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät eller fordon som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Trots första stycket 1 ska lagen tillämpas på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät om inte något annat är särskilt föreskrivet.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

I lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag.

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

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. Den franska texten gäller om originaltexterna skiljer sig åt.

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

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 det bilang som avses i 6 § första stycket, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Tillsynsmyndighet

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om godkännande och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten fullgör också de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Ord och uttryck i lagen

9 § I lagen avses med

delsystem: strukturella eller funktionella delar av Europeiska unionens järnvägssystem,

driftskompatibilitetskomponenter: komponenter i delsystem som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797.

Bemyndiganden

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

1. lagens tillämplighet på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät, och

2. sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det Prop. 2021/22:83
bihang som anges i 6 §.

11 § 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 direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

2 kap. Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter

Väsentliga krav

1 § Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla i TSD och nationella regler föreskrivna krav om

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

Med nationella regler avses föreskrifter som har antagits enligt ett särskilt föreskrivet förfarande för att uppfylla kraven i första stycket.

Delsystem

Krav på EG-kontroll

2 § 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 delsystemen uppfyller de krav som framgår av 1 §.

Organ för bedömning av överensstämmelse

3 § EG-kontroll ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. För krav som framgår av en TSD ska kontrollen utföras av ett organ som har 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 har utsetts för detta ändamål av tillsynsmyndigheten enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen (utsett organ).

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

Kontrollintyg

4 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska utfärda ett kontrollintyg om delsystemet överensstämmer med de krav som organet anlitats för att kontrollera enligt 3 §.

5 § Kraven i 1 § ska anses uppfyllda om den som ansöker om godkännande enligt 3 eller 4 kap., eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, på grundval av det kontrollintyg som avses i 4 § avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring).

Driftskompatibilitetskomponenter

Grundläggande krav

6 § Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de medger att driftskompatibiliteten hos Europeiska unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller krav i TSD enligt 1 § första stycket.

EG-försäkran

7 § De krav som avses i 6 § ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en försäkran om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämpliga TSD och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran).

Om varken tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz har avgett en EG-försäkran, får den som släpper ut komponenten på marknaden eller som monterar den avge en sådan försäkran.

Intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning

8 § Om det krävs enligt TSD, ska EG-försäkran avges på grundval av en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet. Bedömningen ska vara utförd av ett anmält organ. Det anmälda organet ska i de fall det krävs enligt TSD utfärda ett intyg om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämplig TSD eller är lämplig att använda för järnvägsändamål.

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

Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter m.m.

Begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg

9 § Om ett anmält eller utsett organ efter det att ett kontrollintyg enligt 4 § har utfärdats konstaterar att delsystemet inte längre uppfyller kraven i TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket, ska organet begära att den som anlitat organet vidtar lämpliga åtgärder så att kraven uppfylls. Om sådana åtgärder inte vidtas, ska organet vid behov begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kontrollintyget.

Den som har anlitat ett anmält eller utsett organ ska till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Tillträde till anläggningar och tillgång till dokumentation

10 § Det anmälda eller utsedda organ som har anlitats för att utföra EG-kontroll eller en sådan bedömning av överensstämmelse eller lämplighet

som avses i 8 § första stycket, har rätt att av den som har anlitat organet i den utsträckning som behövs för att kunna utföra uppdraget få

1. tillträde till lokaler och platser, fordon och annan materiel, och
2. tillgång till handlingar och dokument.

Tystnadsplikt

11 § Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden som den som har anlitat organet tillhandahåller eller som personalen på något annat sätt får tillgång till i samband med uppdraget. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter och motsvarande myndigheter i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

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

Bemyndiganden

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

1. de krav som anges i 1 §,
2. TSD, genomförandeplaner till TSD och undantag från tillämpning av TSD,
3. krav som ska vara uppfyllda för att godkännas som ett anmält eller utsett organ samt anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter, och
4. granskning av delsystem i de delar som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket.

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 uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av,
2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras med,
3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och
4. när det gäller utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS-utrustning), visar att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat ett förhandsgodkännande.

För delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 2 kap. 1 § andra stycket ska sökanden ge in ett tekniskt

underlag som visar att tillämpliga krav enligt 2 kap. 1 § första stycket är uppfyllda.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

3 § När en fast installation som har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen, om

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

2. det krävs i TSD eller i en nationell genomförandeplan till TSD, eller

3. det efter godkännandet har gjorts sådana ändringar av de tekniska krav enligt vilka godkännandet har beviljats, att ett nytt godkännande krävs.

Sökanden ska ge in ett underlag som beskriver moderniseringen eller ombyggnationen till tillsynsmyndigheten, som beslutar om huruvida ett nytt godkännande enligt första stycket 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 som ett led i bedömningen av om kraven för 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.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande av fasta installationer och om de krav som ska gälla i stället.

4 kap. Godkännande av fordon

Godkännande att släppa ut fordon på marknaden

Grundläggande krav

1 § Ett fordon får släppas ut på marknaden endast om det uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten i enlighet med detta kapitel eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Ett godkännande gäller för ett visst område (område för användning).

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,

2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla,
3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och
4. visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

3 § Om ett fordon som redan har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om, krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som fordonet består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,

2. det görs ändringar som påverkar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det behövs ett nytt godkännande, eller

3. det annars krävs i TSD.

Uppdaterat godkännande

4 § Om området för användning ska utvidgas för ett fordon som redan har godkänts enligt 1 §, 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

5 § En ansökan om godkännande enligt 1 § prövas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten.

För förfarandet vid Europeiska unionens järnvägsbyrå finns bestämmelser 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.

Typgodkännande av fordon

Beviljande av typgodkännande

6 § Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten får, med den fördelning av beslutskompetens som emellan som framgår av 5 §, på ansökan bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden enligt 2 §.

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

Krav på förnyat typgodkännande

7 § Om de TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande enligt 6 § ändras och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av befintliga 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 förnyelse sker efter ansökan. Förnyelsen och de kontroller som krävs enligt 6 § i samband med prövningen får endast avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

Godkännande av fordon som överensstämmer med ett typgodkännande

8 § Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med ett typgodkännande ska utan ytterligare prövning beviljas godkännande enligt 1 § om sökanden visar upp en försäkran om typöverensstämmelse.

Bestämmelser om försäkran om typöverensstämmelse finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/250 av den 12 februari 2019 om mallar för EG-försäkringar, EG-intyg samt EG-kontrollförklaringar och kontrollintyg för järnvägens driftskompatibilitetskomponenter respektive delsystem, om utformning av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon och om förfarandena för EG-kontroll av delsystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 201/2011.

Tillfälligt godkännande

9 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för ett fordon om det behövs som ett led i bedömningen av om kraven för godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

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

Skyldigheter innan fordon används

Registrering i fordonsregister

11 § Ett fordon ska på begäran av fordonsinnehavaren registreras i ett fordonsregister innan det används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §.

Om fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras enligt 5 kap. 11 §. Om fordonets område för användning omfattar flera stater inom EES eller Schweiz, ska fordonet registreras i någon av de berörda staterna.

Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon

12 § I samband med registrering enligt 11 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer och föra in det i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag

13 § Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att

1. fordonet har

a) godkänts enligt 1 § samt registrerats och märkts enligt 11 och 12 §§, Prop. 2021/22:83
eller

b) beviljats ett tillfälligt godkännande enligt 9 §,

2. fordonet är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och

3. fordonet är placerat i tåget enligt järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och TSD.

Bemyndiganden

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

1. undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande enligt 1 § och om de krav som ska gälla i stället,

2. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än som anges i 9 §,

3. skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov av fordon på förvaltarens järnvägsnät,

4. undantag från krav på registrering enligt 11 §,

5. märkning av fordon i andra fall än som anges i 12 § samt om undantag från krav på märkning, och

6. vad som utgör arbetsfordon och växlingslok samt vilka krav som gäller för sådana fordon.

5 kap. Tillsyn och register

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer, fordon och utsedda organ enligt vad som framgår av detta kapitel.

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

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som i sin verksamhet innehar eller använder sådana fasta installationer eller fordon som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknypning 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 förpliktelse som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Tillsyn över fasta installationer och fordon

4 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer och fordon för att säkerställa att de delsystem som en fast installation eller ett fordon består av uppfyller kraven enligt denna lag, föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

För gränsöverskridande fasta installationer ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Om det vid tillsyn enligt första stycket framkommer brister som innebär en säkerhetsrisk, finns det i järnvägssäkerhetslagen (2022:000) ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder.

Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden

5 § Om tillsynsmyndigheten bedömer att de åtgärder som vidtagits enligt detta kapitel eller enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000) inte är tillräckliga för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla godkännandet enligt 4 kap. 1 § eller typgodkännandet.

Det som anges i första stycket gäller dock endast om det har visats att bristen på överensstämmelse med kraven enligt 4 § första stycket fanns redan vid godkännandet och godkännandet har beviljats av tillsynsmyndigheten.

Fordon som överensstämmer med ett typgodkännande som har återkallats

6 § Om ett typgodkännande återkallas, ska fordon som har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med detta typgodkännande dras tillbaka.

Tillsyn över utsedda organ

Tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter

7 § Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över utsedda organ.

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

Begränsning eller återkallelse av uppgift som utsett organ

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 2 kap. 3 § om att utse ett utsett organ, om organet inte längre

Marknadskontroll

9 § Om det kan antas att en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller kraven i 2 kap. 1 § 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. 1 § första stycket, får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med en EG-kontrollförklaring.

Register

Infrastrukturregister

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i ett infrastrukturregister.

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.

Fordonsregister

11 § Tillsynsmyndigheten ska ansvara för registrering av fordon i ett fordonsregister.

Fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla sådana ändrade förhållanden som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten ska 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, eller
3. Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Bemyndiganden

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

1. tillsyn,
2. järnvägsföretags rapporteringskrav,
3. marknadskontroll,
4. skyldighet att lämna uppgifter till det europeiska registret över godkända fordonstyper, och
5. skyldigheter att lämna sådana uppgifter som Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå behöver som underlag i sitt regelutvecklingsarbete.

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

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

1. en fast installation som inte har godkänts enligt 3 kap., eller
2. ett fordon som inte har godkänts enligt 4 kap.

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

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet,
2. för vilken straff eller annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller
3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En 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.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgiften.

Betalning av sanktionsavgift

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

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

7 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

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

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. När det gäller beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska dock beslut i omprövningsärendet fattas inom en månad från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten.

Ett beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska inte gälla under handläggningen av omprövningsärendet.

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

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Tillsynsmyndighetens beslut att, efter en omprövning enligt 2 §, inte ändra ett beslut att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande får överklagas inom två månader från delgivning av beslutet. För övriga beslut gäller 44 § förvaltningslagen (2017:900).

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

För beslut om sanktionsavgift finns bestämmelser i 6 kap. 6 §.

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.
2. Ett beslut av tillsynsmyndigheten om undantag från krav på att tillämpa TSD som har meddelats enligt 2 kap. 11 eller 12 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) gäller fortfarande.
3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som en fast installation består av gäller fortfarande. Detsamma gäller i fråga om ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk en fast installation enligt 3 kap. krävs dock när en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 3 kap. 3 §.
4. Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande enligt 3 kap. 2 § första stycket 4 gäller inte
 - a) för projekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller
 - b) till utgången av den 16 juni 2031 för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.
5. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden enligt 4 kap. denna lag krävs dock när fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 4 kap. 3 § eller fordonets område för användning ska utvidgas enligt 4 kap. 4 §, dock endast i fråga om det nya området.
6. Ett typgodkännande av fordon enligt 2 kap. 20 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse enligt 2 kap. 21 § samma lag gäller som ett typgodkännande enligt 4 kap. 6 § respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 8 §.
7. Bestämmelserna i 5 kap. denna lag tillämpas även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka det inte krävs godkännanden enligt punkterna 3 och 5.
8. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.
9. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte något annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

*Bilaga***Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF, appendice G à la Convention)****Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF, appendix G to the Convention)****Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF, bihang G till fördraget)***Article premier*
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) Annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) Annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent:

a) "accident" désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

b) "admission de type de construction" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:

a) "accident" means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;

b) "admission of a type of construction" means the right granted by which the competent authority

Artikel 1
Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för godkännande av järnvägsfordon för nyttjande i internationell trafik.

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler och deras (framtida) bilagor, de enhetliga rättsreglerna APTU och annex(-en) till dem och APTU:s enhetliga tekniska föreskrifter (UTP) ska följande definitioner gälla:

a) olycka: en oönskad eller uppsåtlig plötslig händelse eller en viss följd av sådana händelser som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakats av rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor,

b) godkännande av konstruktionstyp: den rätt genom vilken den behöriga myndigheten

- | | | | | | |
|-----|---|-----|---|-----|--|
| | <p>autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction;</p> | | <p>authorises a type of construction of a railway vehicle, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;</p> | | <p>godkänner en konstruktionstyp för ett järnvägsfordon, som grund för godkännande för drift för fordon som motsvarar denna konstruktionstyp,</p> |
| c) | <p>"admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international;</p> | c) | <p>"admission to operation" means the right granted by which the competent authority authorises each railway vehicle or other railway material to operate in international traffic;</p> | c) | <p>godkännande för driften rätt genom vilken den behöriga myndigheten godkänner varje järnvägsfordon eller annan järnvägsmateriel att användas i internationell trafik,</p> |
| d) | <p>"Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.</p> | d) | <p>"Committee of Technical Experts" means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.</p> | d) | <p>tekniska expertutskottet: det utskott som avses i artikel 13 § 1 f i fördraget.</p> |
| da) | <p>"entité adjudicatrice" désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en oeuvre d'un du projet</p> | da) | <p>"contracting entity" means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a sub-system. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;</p> | da) | <p>kontraktsenhet: varje enhet, allmän eller privat, som begär utformning och/eller konstruktion eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Denna enhet kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare, eller koncessionsinnehavaren som är ansvarig för att genomföra ett projekt,</p> |
| e) | <p>"Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;</p> | e) | <p>Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;</p> | e) | <p>deltagande stat: en medlemsstat i organisationen som inte har avgett någon förklaring avseende dessa enhetliga rättsregler i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen i fördraget,</p> |
| f) | <p>"déclaration" désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions</p> | f) | <p>"declaration" means the evidence of an assessment or an element of assessments carried out to confirm that a vehicle, a type of construction or an element of construction com-</p> | f) | <p>förklaring: bevis om hela eller en del av en bedömning som gjorts för att bekräfta att ett fordon, en konstruktionstyp eller en del av en konstruktion är i enlighet med bestämmel-</p> |

- des Règles uniformes APTU et de ses PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU);
- g) élément de construction” ou ”constituant” désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d'autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel;
- h) ”entité chargée de la maintenance” (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires;
- i) ”exigences essentielles” désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces;
- j) ”incident” désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation;
- plies with the provisions of the APTU Uniform Rules and its UTP (including applicable specific cases and national requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules);
- g) “element of construction” or “constituent” means any elementary component, group of components, complete or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a railway vehicle, other railway material or infrastructure; the concept of an “element of construction” covers both tangible objects and intangible objects such as software;
- h) “entity in charge of maintenance” (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle, and is registered as such in the vehicle register according to Article 13; this definition also applies to other railway material;
- i) “essential requirements” means all the conditions set out in the APTU Uniform Rules which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces;
- j) “incident” means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;
- sema i de enhetliga rättsreglerna APTU och att dess UTP (inklusive tillämpliga specialfall och gällande nationella krav enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU),
- g) konstruktionsdelar eller komponenter: varje grundläggande komponent, grupp av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel eller infrastruktur; begreppet ”konstruktionsdelar” omfattar såväl materiella som immateriella föremål, t.ex. programvara,
- h) underhållsansvarig enhet (ECM): den enhet som är ansvarig för underhållet av ett fordon, och som är registrerad som sådan i det register som anges i artikel 13; denna definition gäller också annan järnvägsmateriel,
- i) väsentliga krav: alla de villkor som finns i de enhetliga rättsreglerna i APTU, som måste uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, inklusive gränssnitt,
- j) tillbud: varje händelse, som inte utgör en olycka eller en allvarlig olycka, men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten,

- | | | |
|--|--|--|
| <p>k) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;</p> | <p>k) "infrastructure manager" means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;</p> | <p>k) infrastrukturförvaltare: ett företag eller en myndighet som förvaltar en järnvägsinfrastruktur,</p> |
| <p>l) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;</p> | <p>l) "international traffic" means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;</p> | <p>l) internationell trafik: trafik med järnvägsfordon på järnvägslinjer som berör minst två deltagande staters territorier,</p> |
| <p>m) "enquête" désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;</p> | <p>m) "investigation" means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes (actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident) and, when appropriate, the making of safety recommendations;</p> | <p>m) utredning: ett förfarande som utförs i syfte att förebygga tillbud och olyckor, och som omfattar insamling och analys av information, slutsatser, däribland fastställande av orsaker (handlande, underlåtenhet, händelser eller förhållanden eller en kombination av dessa som ledde fram till tillbudet eller olyckan) och, i förekommande fall, utformning av säkerhetsrekommendationer,</p> |
| <p>n) "détenteur" désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13;</p> | <p>n) "keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13;</p> | <p>n) innehavare: den person eller enhet som, i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt, nyttjar ett fordon som transportmedel och som är registrerad och som anges i fordonsregistret som anges i artikel 13,</p> |
| <p>o) "fichier de maintenance" désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des</p> | <p>o) "Maintenance File" means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a (type of) vehicle or other railway material, which is set up according to the rules and specifications in the UTP including</p> | <p>o) underhållsjournal: dokument som preciserar de inspektioner och underhållsarbeten som ska utföras på ett (en typ av) fordon eller annan järnvägsmateriel, som är uppställda i enlighet med bestämmelserna och kraven i UTP:n inklusive eventuella gäl-</p> |

PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur;	specific cases and notified national technical requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules;	lande specialfall och notifierade nationella tekniska krav i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU,
p) "fichier de relevé de maintenance" désigne la documentation relative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule;	p) "Maintenance Record File" means the documentation relating to an admitted vehicle or other railway material, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it;	p) journal över underhållshistorik: den dokumentation som hör till ett godkänt fordon eller annan järnvägsmateriel, som innehåller en förteckning av dess driftshistoria och de inspektioner och underhållsarbeten som utförts på det,
q) "réseau" désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire;	q) "network" means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;	q) nätverk: de linjer, stationer, terminaler och all slags fasta installationer som krävs för att garantera en säker och kontinuerlig drift av järnvägssystemet,
r) "points ouverts" désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU;	r) "open points" means technical aspects relating to essential requirements which have not explicitly been covered in a UTP;	r) öppna punkter: tekniska aspekter som hänförs till väsentliga krav som inte uttryckligen omfattas av en UTP,
s) "autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;	s) "other railway material" means any movable railway material intended to be used in international traffic not being a railway vehicle;	s) annan järnvägsmateriel: varje slag av järnvägsmateriel som är avsedd att nyttjas i internationell trafik och som inte är ett järnvägsfordon,
t) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou	t) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods or	t) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag som har tillstånd att transportera personer eller gods eller
- qui assure uniquement la traction;	- which only ensures traction;	- som enbart ansvarar för dragkraften,
u) "infrastructure ferroviaire" (ou juste "infrastructure") désigne	u) "railway infrastructure" (or just "infrastructure") means all	u) järnvägsinfrastruktur (eller enbart infrastruktur): alla järn-

l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires;	the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicles and other railway material admitted according to these Uniform Rules;	vägslinjer och fasta installationer så länge dessa är nödvändiga för kompatibilitet och en säker omsättning av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler,
v) "matériel ferroviaire" désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires;	v) "railway material" means railway vehicles, other railway material and railway infrastructures;	v) järnvägsmateriel: järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel och järnvägsinfrastruktur,
w) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;	w) "railway vehicle" means a vehicle suitable to circulate on its own wheels on railway lines with or without traction;	w) järnvägsfordon: ett fordon som rullar på egna hjul på räls med eller utan egen dragkraft,
x) "organisation régionale" désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les Etats parties	x) "regional organisation" means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;	x) regional organisation: en organisation, såsom den definieras i artikel 38 i fördraget, som har den exklusiva kompetens som deltagande stater överlåtit till den,
y) "renouvellement" désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales;	y) "renewal" means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;	y) modernisering: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,
ya) "RID" désigne l'Appendice C à la Convention;	ya) "RID" means Appendix C to the Convention;	ya) RID: bilag C till fördraget,
z) "accident grave" désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel	z) "serious accident" means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway in-	z) allvarlig olycka: varje tågkollision eller urspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljö,

- roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS;
- frastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; "extensive damage" means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total;
- och varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen; med omfattande skador avses skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 1,8 miljoner SDR,
- aa) "cas spécifique" désigne toute partie du système ferroviaire des Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels ferroviaires exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers;
- aa) "specific case" means any part of the rail system of the Contracting States which needs special provisions in the UTP, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well as vehicles and other railway material strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles and other railway material originating from or destined for third countries;
- aa) specialfall: del av fördragsslutande staters järnvägssystem som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i UTP:erna, av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet. Detta kan i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av nätverket, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, liksom fordon och annan järnvägsmateriel som endast är avsedd för lokal, regional eller historisk användning samt fordon och annan järnvägsmateriel på väg till eller från tredjeländer,
- bb) "sous-système" désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- bb) "subsystems" means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;
- bb) delsystem: resultatet av uppdelningen av järnvägssystemet, såsom det framgår i UTP:erna; dessa delsystem, som måste omfattas av väsentliga krav, kan vara strukturella eller funktionella,

- | | | | | | |
|------|--|------|--|------|--|
| cc) | "admission technique" désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le type de construction; | cc) | "technical admission" means the procedure carried out by the competent authority to authorise a railway vehicle or other railway material to operate in international traffic or to authorise the type of construction; | cc) | tekniskt godkännande: det förfarande som den behöriga myndigheten tillämpar för att godkänna järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik eller för att godkänna konstruktionstypen, |
| dd) | "certificat technique" désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides; | dd) | "technical certificate" means the official evidence of a successful technical admission in the form of a valid Design Type Certificate or a valid Certificate to Operation; | dd) | tekniskt intyg: det officiella beviset på ett lyckat tekniskt godkännande i form av ett giltigt konstruktionstyps-intyg eller ett driftsintyg, |
| ee) | "fichier technique" désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s); | ee) | "Technical File" means the documentation relating to the vehicle or other railway material containing all its (the type's) technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned; | ee) | tekniskt underlag: den dokumentation som hänför sig till fordonet eller till annan järnvägsmateriel och som innehåller all (typens) tekniska karakteristika, inklusive en användarmanual och de kännetecken som är nödvändiga för att identifiera de berörda föremålen, |
| eea) | "TSP" désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire; | eea) | "TSP" means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC and 2008/57/EC by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system; | eea) | TSD: Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiven 96/48/EG, 2001/16/EG och 2008/57/EG genom vilka varje delsystem eller del av ett delsystem omfattas för att uppnå de väsentliga kraven och garantera driftskompatibiliteten i järnvägssystemet, |
| ff) | "type de construction" désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat d'examen | ff) | "type of construction" means the basic design characteristics of the railway vehicle or other railway material as covered by a single type examination certificate | ff) | konstruktionstyp: de grundläggande konstruktionskännetecknen på ett järnvägsfordon eller på annan järnvägsmateriel som omfattas av ett enda undersökningsintyg, beskriv- |

<p>unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU;</p> <p>gg) "réaménagement" désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.</p>	<p>described in assessment module SB of the UTP;</p> <p>gg) "upgrading" means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem.</p>	<p>et i bedömningsmodulen SB i UTP:n,</p> <p>gg) ombyggnad: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda.</p>
---	---	---

*Article 3**Admission au trafic international*

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux:

- a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
- b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
- c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction.

*Article 3a**Interaction avec d'autres accords internationaux*

§ 1 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats parties

*Article 3**Admission to international traffic*

§ 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.

§ 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy

- a) the construction prescriptions contained in the UTP,
- b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,
- c) the special conditions of an admission under Article 7a.

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of elements of construction..

*Article 3a**Interaction with other international agreements*

§ 1 Railway vehicles and other railway material which have been placed in service according to applicable European Community (EC) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules

*Artikel 3**Godkännande för internationell trafik*

§ 1 Varje järnvägsfordon måste för att få nyttjas i internationell trafik vara godkänt i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Det tekniska godkännandet ska ha till ändamål att kontrollera att järnvägsfordonen uppfyller

- a) konstruktionsföreskrifterna i UTP:n,
- b) konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID,
- c) de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a.

§ 3 Vad som sägs i §§ 1 och 2 samt följande artiklar ska också tillämpas på tekniskt godkännande av komponenter.

*Artikel 3a**Interaktion med andra internationella instrument*

§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har satts i användning av tillämplig lagstiftning från den Europeiska gemenskapen (EG) och motsvarande nationell lagstiftning ska anses godkända för användning av alla deltagande stater i enlighet med dessa enhetliga rättsregler

conformément aux présentes Règles uniformes

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et
- b) à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et
- c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

§ 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et

- a) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and
- b) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle or other railway material was authorised, cover all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and
- c) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and
- d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to Article 6 § 4.

§ 2 Railway vehicles and other railway material which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as placed in service in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community in the case of

- a) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and the corresponding TSIs and

- a) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga TSD:n och den motsvarande UTP:n och
- b) under förutsättning att de tillämpliga TSD:erna, i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och
- c) under förutsättning att dessa TSD:er inte innehåller öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och
- d) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag.

Om dessa villkor inte är uppfyllda ska artikel 6 § 4 tillämpas på fordonet eller den andra järnvägsmaterielen.

§ 2 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler ska anses som godkända för ibruktagande i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen

- a) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga UTP:n och den motsvarande TSD:n och

- | | | |
|---|--|---|
| <p>b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et</p> | <p>b) provided the set of applicable UTP against which the railway vehicle or other railway material was authorised covers all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and</p> | <p>b) under förutsättning att de tillämpliga UTP:erna i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och</p> |
| <p>c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et</p> | <p>c) provided these UTP do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and</p> | <p>c) under förutsättning att dessa UTP:er inte innehåller öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och</p> |
| <p>d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.</p> | <p>d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.</p> | <p>d) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag.</p> |

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

Om dessa villkor inte är uppfyllda ska fordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkännas i enlighet med gällande lag i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.

§ 3 L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les Etats membre de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux Etats parties appliquant la législation de la Communauté européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

§ 3 The admission to operation, the operation and the maintenance of railway vehicles and other railway material being used only in Member States of the European Community are regulated by the applicable Community and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 3 Godkännandet för drift, driften och underhållet av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som används enbart i Europeiska gemenskapen regleras av tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt. Denna bestämmelse tillämpas också på deltagande stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.

§ 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admis-

§ 4 §§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions/au-

§ 4 1–2 §§ tillämpas också på godkännande/auktorisering av fordonstyper.

sions/autorisations des types de véhicules.

§ 5 Une entité chargée de la maintenance (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de la Communauté européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14a (5) de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2.

thorisations of vehicle types.

§ 5 An entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EC Railway Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee of Technical Experts according to Article 15 § 2.

§ 5 En underhållsansvarig enhet (ECM) för en godsvagn som certifierats i enlighet med artikel 15 § 2 ska anses som certifierad i enlighet med tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt och vice versa vid full överensstämmelse mellan certifieringssystemen som antagits genom artikel 14a(5) i Europeiska Järnvägs-säkerhetsdirektivet 2004/49/EG och de regler som antagits av tekniska expertutskottet enligt artikel 15 § 2.

*Article 4
Procédure*

§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue:

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,
- b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
 1. l'admission de type de construction à un type de construction donné,
 2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en

*Article 4
Procedure*

§ 1 Technical admission of a vehicle shall be carried out

- a) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,
- b) or, in two successive stages, by the granting
 1. of admission of a type of construction to a given type of construction,
 2. subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure verifying that they are of this type.

§ 2 The assessments of the conformity of a vehicle or an element of construction with the provisions of the UTP on which the admission is based may be divided into assessment elements

*Artikel 4
Förfarande*

§ 1 Tekniskt godkännande av ett fordon ska ske

- a) antingen i ett enda steg, genom att bevilja ett visst enskilt fordon godkännande för drift,
- b) eller i två successiva steg, genom att
 1. bevilja en viss konstruktionstyp godkännande av konstruktionstyp,
 2. och därefter bevilja enskilda fordon som motsvarar denna konstruktionstyp godkännande för drift genom ett förenklat förfarande som bekräftar att de tillhör denna typ.

§ 2 Bedömningarna av ett fordon eller en beståndsdel överensstämmelse med bestämmelserna i den UTP på vilken godkännandet grundar sig kan delas upp i bedömningsmoment som vart och ett

modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie en question.

Article 5
Autorité compétente

§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur Etat, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur Etat, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les déclarations correspondantes.

Le transfert de compétence à

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de la maintenance (ECM),
- e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

each evidenced by a declaration. The assessment elements and the format of the declaration shall be defined by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.

Article 5
Competent authority

§ 1 The technical admission shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to bodies with residence in their State recognised as suitable, competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding declarations.

The transfer of competence to

- a) a rail transport undertaking,
- b) an infrastructure manager,
- c) a keeper,
- d) an entity in charge of maintenance (ECM),
- e) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manufacture of railway material,

including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.

attesteras av en förklaring. Bedömningsmomenten och förklaringens utformning ska bestämmas av tekniska expertutskottet.

§ 3 Gällande bestämmelser i den aktuella deltagande staten ska tillämpas på förfarandet för tekniskt godkännande av järnvägsinfrastruktur.

Artikel 5
Behörig myndighet

§ 1 Det tekniska godkännandet ska åligga den nationella eller internationella myndighet som är behörig på området enligt gällande lagar och bestämmelser i varje deltagande stat.

§ 2 De myndigheter som avses i § 1 får eller, beroende på tillämpliga bestämmelser i staten, ska överlåta befogenheten att helt eller delvis genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse, inklusive utfärdandet av motsvarande förklaringar, på erkända organ som anses lämpliga.

Överlåtelse av befogenhet till

- a) ett järnvägsföretag,
- b) en infrastrukturförvaltare,
- c) en innehavare,
- d) en underhållsansvarig enhet (ECM),
- e) en konstruktör eller tillverkare av järnvägsmateriel som direkt eller indirekt deltar i tillverkning av järnvägsmateriel,

Inklusive dotterbolag till nämnda enheter ska vara förbjudet.

§ 3 Pour être reconnus aptes, les organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions suivantes:

a) l'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.

b) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes

§ 3 In order to be recognised as suitable the bodies mentioned in § 2 must fulfil the following conditions:

a) The body must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity; its Director and the staff responsible for carrying out the assessments or issuing certificates and declarations may not become involved, either directly or as authorised representatives, in the design, manufacture, construction or maintenance of the constituents, vehicles or railway material or in the use thereof. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer or constructor and that body.

b) The body and the staff responsible for the assessments shall carry out the assessments with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and shall be free of any pressure and incentive, in particular of a financial nature, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons af-

§ 3 För att ett organ som anges i § 2 ska erkännas måste följande villkor vara uppfyllda:

a) Organet måste vara oberoende från varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande och upphandlingsenhet i sin organisation, legala struktur och beslutsordning; dess direktör och personal ansvarig för att utföra bedömningar eller utfärda intyg, får inte bli direkt eller såsom auktoriserade representanter involverade i design, tillverkning, konstruktion eller underhåll av komponenter, fordon eller järnvägsmateriel eller i användningen av dessa. Detta utesluter inte möjligheten till ett utbyte av teknisk information mellan tillverkare eller konstruktör och det organet.

b) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska utföra bedömningarna med största möjliga yrkesmässiga integritet och största möjliga tekniska kompetens och ska vara fri från varje påtryckning eller incitament, i synnerhet av finansiellt slag, som skulle kunna påverka deras omdöme eller resultatet av deras undersökning, särskilt från sådana personer eller grupper av per-

- | | | |
|---|---|---|
| ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations. | fected by the results of the assessments. | soner som påverkas av bedömningsresultatet. |
| c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents. | c) In particular, the body and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge of investigations in the event of accidents. | c) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska i synnerhet vara funktionellt oberoende av de organ som ansvarar för utredningarna vid olyckor. |
| d) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles. | d) The body shall employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked to the assessments; it shall also have access to the equipment needed for exceptional assessments. | d) Organet ska anställa den personal och ha de medel som krävs för att på ett adekvat sätt utföra de tekniska och administrativa uppgifter som är förenade med bedömningarna; det ska också ha tillgång till den utrustning som krävs för särskilda bedömningar. |
| e) Le personnel responsable des évaluations possède
- une formation technique et professionnelle appropriée,
- une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et

- l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites. | e) The staff responsible for the assessments shall possess
- proper technical and vocational training,
- satisfactory knowledge of the requirements relating to the assessments that they carry out and sufficient practice in those assessments and

- the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the assessments conducted. | e) Personalen ansvarig för bedömningarna ska ha
- lämplig teknisk och yrkesmässig utbildning,
- tillfredsställande kunskap om de krav som hänför sig till bedömningarna som de utför och tillräcklig praktisk övning i hur man utför dessa bedömningar och
- förmåga att utarbeta de intyg, förteckningar och rapporter som utgör det formella dokumentet för den utförda bedömningen. |
| f) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations. | f) The independence of the staff responsible for the assessments shall be guaranteed. No official must be remunerated on the basis of the number of assessments performed or of the results of those assessments. | f) Den personal som är ansvarig för bedömningarna ska garanteras oberoende. Ingen tjänsteman får ersättas på grundval av antalet utförda bedömningar eller för resultatet av dessa bedömningar. |
| g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à | g) The body shall procure civil liability insurance unless that li- | g) Organet ska skaffa en ansvarsförsäkring, om inte ansvaret täcks av |

moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.

- h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.

§ 5 Un Etat partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des Etats appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.

ability is covered by the State under national law or unless the assessments are carried out directly by that Contracting State.

- h) The staff of the body shall be bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities in the State where they perform those activities) in pursuance of these Uniform Rules or any legal requirement and/or regulations of the Contracting State, including, where appropriate, the law of the European Community.

§ 4 The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the authorities carrying out technical admission.

§ 5 A Contracting State shall ensure, by notification or where appropriate by the means provided for in the law of the European Community or in the law of the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community, that the Secretary General is informed of the bodies responsible for carrying out the assessments, verifications and approvals, indicating each body's area of responsibility. The Secretary General shall publish a list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep the list updated.

staten enligt nationell rätt eller bedömningarna utförs direkt av den deltagande staten.

- h) Organets personal lyder under sekretess vad avser allt den får reda på under utförandet av sina uppgifter (med undantag för de behöriga administrativa myndigheterna i den stat där uppgifterna utförs) i enlighet med dessa enhetliga rättsregler eller varje annat rättsligt krav och/eller bestämmelser i den deltagande staten, vilket inkluderar, när det är tillämpligt, gemensksprätten.

§ 4 Reglerna i § 3 ska tillämpas också på de myndigheter som utfärdar tekniskt godkännande.

§ 5 En deltagande stat ska se till att generalsekreteraren informeras om de organ som är ansvariga för bedömningarna, kontrollerna och godkännandena, antingen genom notifiering eller, om det är tillämpligt, på det sätt gemensksprätten eller lagen i de stater som tillämpar gemensksprätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen föreskriver. Varje organs ansvarsområde ska anges. Generalsekreteraren ska publicera en lista över organen, deras identifikationsnummer och ansvarsområde, samt ska hålla listan uppdaterad.

§ 6 Tout Etat partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 6 A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the bodies indicated in § 2 and shall withdraw the competence from a body which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.

§ 6 Varje deltagande stat ska se till att utöva tillsyn över organen som anges i § 2 och för det fall ett organ inte uppfyller kraven i § 3 återkalla befogenheten från det organet. I ett sådant fall ska staten omedelbart underrätta generalsekretären om detta.

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

§ 7 Should a Contracting State consider that an assessing or approving authority of another Contracting State, or a body having competence transferred from it, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the body to retain the status conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw approvals made on the basis of work done by the body or by the authority in question.

§ 7 Om en deltagande stat skulle anse att en bedömnings- eller godkännandemyndighet i en annan deltagande stat, eller ett organ som har fått sin befogenhet från det, inte uppfyller kraven i § 3 ska frågan läggas fram i tekniska expertutskottet som, inom fyra månader, ska underrätta den aktuella deltagande staten om vilka ändringar på organet som är nödvändiga för att det ska behålla sin status. I samband härmed får tekniska expertutskottet besluta att beordra den deltagande staten att tills vidare upphäva eller återkalla godkännanden som grundar sig på arbete utfört av organet eller myndigheten i fråga.

Article 6
Validité des certificats techniques

Article 6
Validity of technical certificates

Artikel 6
Tekniska intygs giltighet

§ 1 Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres Etats parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 1 Technical certificates issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use on the territories of those other States shall be subject to the conditions specified in this Article.

§ 1 Tekniska intyg som utfärdats i enlighet med dessa enhetliga rättsregler av den behöriga myndigheten i en deltagande stat, ska vara giltiga i alla övriga deltagande stater. Spridningen och användningen på dessa staters territorium ska dock vara underordnade de villkor som anges i denna artikel.

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferro-

§ 2 An admission to operation allows the rail transport undertakings to

§ 2 Ett godkännande för drift tillåter endast järnvägsföretaget att nyttja fordonet

viaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables permet à ce véhicule de circuler librement sur le territoire d'autres Etats parties à condition que

- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
- b) le véhicule ne soit pas sujet à
 - un cas spécifique ou
 - des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
 - une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 4 a) Si, dans un Etat partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui

- est sujet à un cas spécifique, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
- n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou
- b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU, les autorités compétentes des autres Etats peuvent

operate a vehicle only on infrastructures compatible with the vehicle according to its specifications and other conditions of the admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.

§ 3 Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall permit the vehicle free circulation on the territories of other Contracting States provided that

- a) all essential requirements are covered in these UTP and
- b) the vehicle is not subject to
 - a specific case or
 - open points that are related to technical compatibility with the infrastructure or
 - a derogation.

The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.

§ 4 a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is

- subject to a specific case, an open point which is related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or
- not in conformity with the UTP on rolling stock and all other relevant provisions, or
- b) where not all essential requirements are covered in the UTP, the competent authorities of the other States may ask the

på infrastruktur som är kompatibel med fordonet i enlighet med fordonets specifikationer och andra krav i godkännandet; det är järnvägsföretagets ansvar att tillse detta.

§ 3 Utan tillämpning av artikel 3a, ska ett godkännande för drift som utfärdats för ett fordon som är i överensstämmelse med den tillämpliga UTP:n innebära att fordonet tillåts att fritt röra sig på andra deltagande staters territorium under förutsättning att

- a) alla väsentliga krav är uppfyllda i dessa UTP:er och
- b) fordonet inte är föremål för
 - ett specialfall eller
 - öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller
 - ett undantag.

Villkor för den fria rörligheten kan också vara specificerade i den relevanta UTP:n.

§ 4 a) Om det i en deltagande stat har utfärdats ett godkännande för drift för ett fordon som är

- föremål för ett specialfall, en öppen punkt som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller ett undantag eller
- inte i överensstämmelse med UTP:n om rullande materiel och alla andra relevanta bestämmelser eller
- b) om inte alla väsentliga krav är täckta av UTP:n, kan de behöriga myndigheterna i andra stater fråga

demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

Le respect

- a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
 - b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et
 - c) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
- ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

Article 6a
Reconnaissance de la documentation procédurale

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de

applicant for additional technical information such as risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation.

For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

The fulfilment of

- a) identical provisions and provisions declared equivalent,
- b) provisions not related to a specific case and
- c) provisions not related to the technical compatibility with infrastructure,

shall not be assessed again.

§ 5 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to an admission of a type of construction.

Article 6a
Recognition of procedural documentation

§ 1 Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the

sökanden om ytterligare teknisk information, såsom riskanalys och/eller fordonstest innan de beviljar ett kompletterande godkännande för drift.

För den del av fordonet som är i enlighet med en UTP eller delar av en sådan, måste den behöriga myndigheten acceptera de kontroller som andra behöriga myndigheter gjort i enlighet med UTP:n. För den andra delen av fordonet ska den behöriga myndigheten ta hänsyn till den jämförelsetabell som anges i artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

Uppfyllelsen av

- a) identiska bestämmelser och bestämmelser som förklarats likvärdiga,
- b) bestämmelser som inte hänför sig till specialfall och
- c) bestämmelser som inte hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen

ska inte bedömas på nytt.

§ 5 2–4 §§ ska tillämpas också på godkännande av typkonstruktion.

Artikel 6a
Erkännande av dokumentation från förfarandet

§ 1 Bedömningar, förklaringar och annan dokumentation som gjorts i enlighet med dessa enhetliga rättsregler ska erkännas såsom ovedersägliga av myndigheter och behöriga organ, järnvägsföretag, innehavare och

transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les Etats parties.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

Article 6b
Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de relevé de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Article 7
Prescriptions applicables aux véhicules

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre:

- a) aux PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des

keepers and the infrastructure managers in all the Contracting States.

§ 2 If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.

Article 6b
Recognition of technical and operational tests

The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTP concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance record files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

Article 7
Prescriptions applicable to vehicles

§ 1 In order to be admitted to circulation in international traffic, railway vehicles must satisfy

- a) the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID.

§ 2 In the absence of UTP applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in

infrastrukturförvaltare i alla deltagande stater.

§ 2 Om ett krav eller en bestämmelse har förklarats likvärdig i enlighet med artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna i APTU ska inte de bedömningar och tester som redan gjorts göras om.

Artikel 6b
Erkännande av tekniska test och driftstest

Tekniska expertutskottet får anta regler som ska införas i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och krav som ska införas i en eller flera UTP:er som rör bestämmelser om och det ömsesidiga erkännandet av tekniska inspektioner, journaler för underhållshistorik för godkända fordon och driftstest såsom bromsprov.

Artikel 7
Konstruktionsföreskrifter tillämpliga på fordon

§ 1 För att godkännas för nyttjande i internationell trafik ska järnvägsfordonen uppfylla

- a) UTP:n och
- b) om det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.

§ 2 Om det inte finns några bestämmelser i UTP:erna som är tillämpliga på delsystemet, ska det tekniska godkännandet grundas på tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande enligt artikel 12 i de

Règles uniformes APTU, dans l'Etat dans lequel une demande d'admission technique est faite.

the Contracting State in which an application for technical admission is made.

enhetliga rättsreglerna APTU i den deltagande stat där ansökan om tekniskt godkännande görs.

§ 3 Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

§ 3 If the UTP do not cover all essential requirements or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on

§ 3 Om inte UTP:n täcker alla väsentliga krav eller vid specialfall eller öppna punkter, ska det tekniska godkännandet grundas på

- a) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et
- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

- a) the provisions contained in the UTP,
- b) where applicable, the provisions contained in RID and
- d) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.

- a) bestämmelserna i UTP:n
- b) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID
- c) tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

*Article 7a
Dégagements*

*Article 7a
Derogations*

*Artikel 7a
Undantag*

La Commission d'experts techniques adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.

The Committee of Technical Experts shall adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from the provisions of Article 7 and for the assessment methods that may or shall be used.

Tekniska expertutskottet ska anta riktlinjer eller tvingande regler för undantag från artikel 7 och för de bedömningsmetoder som får eller ska användas.

*Article 8
Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire*

*Article 8
Prescriptions applicable to railway infrastructure*

*Artikel 8
Föreskrifter tillämpliga på järnvägsinfrastruktur*

§ 1 Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre

§ 1 To ensure that a railway vehicle admitted to international traffic in accordance with these Uniform Rules will run safely on and be compatible with the railway infrastructure to be used this railway infrastructure must satisfy

§ 1 För att se till att ett järnvägsfordon som godkänts för internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler kommer att köra säkert och vara kompatibelt med järnvägsinfrastrukturen som ska användas måste denna järnvägsinfrastruktur uppfylla kraven i

- a) aux dispositions contenues dans les PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

- a) the provisions contained in the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID.

- a) bestämmelserna i UTP:n och
- b) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.

§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

*Article 9
Prescriptions
d'exploitation*

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.

§ 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

*Article 10
Demande et octroi de
certificats techniques,
déclarations et conditions
afférentes*

§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.

§ 2 Une demande de certificat technique peut être faite par:

§ 2 Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.

§ 3 Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.

*Article 9
Operation prescriptions*

§ 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the UTP.

§ 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

*Article 10
Application and granting of
technical certificates and
declarations and related
conditions*

§ 1 The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle itself.

§ 2 An application for a technical certificate may be made by:

§ 2 På godkännande av infrastruktur och på tillsyn av underhållet av infrastrukturen ska bestämmelserna i den deltagande stat där infrastrukturen finns tillämpas.

§ 3 Artikel 7 och 7a är tillämpliga också på infrastruktur.

*Artikel 9
Driftföreskrifter*

§ 1 De järnvägsföretag som nyttjar ett järnvägsfordon som är godkänt för nyttjande i internationell trafik ska vara skyldiga att följa de föreskrifter för drift av ett fordon i internationell trafik som återfinns i UTP:n.

§ 2 De företag eller myndigheter som förvaltar infrastruktur i de deltagande staterna, inbegripet säkerhets- och trafiklednings-systemen, som är avsedd och lämpad att nyttjas i internationell trafik, ska vara skyldiga att följa de tekniska föreskrifterna i UTP:n och alltid uppfylla dem vid uppbyggnad eller förvaltning av denna infrastruktur.

*Artikel 10
Ansökan och beviljande av
tekniska intyg och
förklaringar och därtill
hänförliga villkor*

§ 1 Beviljandet av ett tekniskt intyg ska vara kopplat till ett järnvägsfordons konstruktionstyp eller till järnvägsfordonet självt.

§ 2 Ansökan om tekniskt intyg kan inges av

- | | | |
|---|----------------------------------|----------------------------------|
| a) le constructeur, | a) the manufacturer, | a) tillverkaren, |
| b) une entreprise de transport ferroviaire, | b) a rail transport undertaking, | b) ett järnvägsföretag, |
| c) le détenteur du véhicule, | c) the keeper of the vehicle, | c) järnvägsfordonets innehavare, |
| d) le propriétaire du véhicule. | d) the owner of the vehicle. | d) fordonets ägare, |
| e) le gestionnaire de l'infrastructure. | e) the infrastructure manager. | e) infrastrukturförvaltaren. |

§ 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etats parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.

§ 3 The application for a technical certificate, including appropriate declarations, may be made to any competent authority or body within its competence referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

§ 3 Ansökan om tekniskt intyg, inklusive lämpliga förklaringar, kan inges till en myndighet eller ett behörigt organ i någon av de deltagande staterna, som är behörigt enligt artikel 5.

§ 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation; dans ce cas, les autorités et les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

§ 4 If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the Contracting States (if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the competent authorities and assessing bodies involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.

§ 4 Om artikel 6 § 4 är tillämplig på fordonet, ska sökanden ange de deltagande stater (eller, om det är tillämpligt, linjer) i vilka de tekniska intygen krävs för att tillåta fri rörlighet; i detta fall ska de behöriga myndigheterna och organen som involverats samarbeta för att underlätta förloppet för sökanden.

§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.

§ 5 All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the approval is granted. Carrying out technical admissions for profit shall not be permitted.

§ 5 Sökanden ska svara för alla kostnader för godkännandeförfarandet, om inte gällande lagar och föreskrifter i den stat där godkännandet beviljas föreskriver något annat. Det är inte tillåtet att göra vinst på att utföra tekniska godkännanden.

§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de non-discriminatoire.

§ 5a All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.

§ 5a Alla beslut, bedömningar, tester etc. ska utföras på ett icke-diskriminerande sätt.

§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU.

§ 6 The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File and a Maintenance File containing the information required in the UTP. The

§ 6 Sökanden ska ta fram och bifoga det tekniska underlaget och en underhållsjournal som innehåller den information som krävs enligt UTP:n till sin ansö-

L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvel-

assessing body shall check, correct and add appropriate information to these files in order that the files reflect the properties of the vehicle.

§ 7 Every assessment carried out shall be documented by the assessor in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.

§ 8 A person who applies for a Certificate of Operation by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, b)), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.

§ 9 A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.

§ 10 If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if no relevant transitional provisions can be applied, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certificate may remain valid or need to be renewed.

kan. Bedömningsorganet ska kontrollera, rätta och lägga till lämplig information till dessa dokument så att de avspeglar fordonets egenskaper.

§ 7 Varje bedömning som utförs ska dokumenteras av bedömningsorganet i en bedömningsrapport, som ska motivera bedömningarna som utförts samt ange de bestämmelser som legat till grund för bedömningen och om föremålet för bedömningen godkänts eller inte.

§ 8 Den som ansöker om driftsintyg enligt det förenklade förförandet för tekniskt godkännande (artikel 4 § 1 b), ska till sin ansökan foga intyget om konstruktionstyp, upprättat i enlighet med artikel 11 § 2, och på lämpligt sätt visa att de fordon för vilka han ansöker om driftsintyg motsvarar denna konstruktionstyp

§ 9 Ett tekniskt intyg ska i princip beviljas på obestämd tid; det kan vara allmänt eller begränsat till sin omfattning.

§ 10 Om de aktuella bestämmelserna i föreskrifterna enligt artikel 7 i enlighet med vilka en konstruktionstyp har godkänts, har ändrats och det inte finns någon tillämplig övergångsbestämmelse, ska den deltagande staten i vilken motsvarande konstruktionstypstyg har utfärdats, och efter att ha konsulterat de andra stater där intyget är giltigt enligt artikel 6, besluta om intyget är giltigt eller behöver förnyas. De kriterier som ska kontrolleras vid ett förnyat typgodkännande får endast handla om de ändrade

lement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées sur la base de types précédemment admis.

The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions. The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted on the basis of previously admitted types.

bestämmelserna. Förynelsen av typgodkännandet påverkar inte godkännanden för drift som redan beviljats på grundval av tidigare godkända typer.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en oeuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

§ 11 In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.

§ 11 Vid modernisering eller ombyggnad ska den kontrakterade enheten eller tillverkaren skicka underlag som beskriver projektet till den deltagande staten. Den deltagande staten ska undersöka detta underlag och, med hänsyn tagen till den strategi för genomförande som anges i den tillämpliga UTP:n, besluta huruvida omfattningen av arbetet innebär att ett nytt godkännande för drift i enlighet med dessa enhetliga rättsregler behövs.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'Etat partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

Such a new admission to operation shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, the Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.

Sådant nytt godkännande för drift ska krävas när helst den övergripande säkerhetsnivån på det aktuella delsystemet kan påverkas negativt av det tänkta arbetet. Om ett nytt godkännande krävs, ska den deltagande staten besluta i vilken omfattning bestämmelserna i den aktuella UTP:n ska tillämpas på projektet.

L'Etat partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.

Den deltagande staten ska fatta sitt beslut inte senare än fyra månader från det att sökanden ingett ett fullständigt underlag.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, l'Etat partie notifie au Secrétaire général

When a new admission is required and if the UTP are not fully applied, the Contracting States shall notify to the Secretary General

När det krävs ett nytt godkännande och om UTP:n inte tillämpas fullt ut ska den deltagande staten informera generalsekreteraren om

a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,

a) the reason why a UTP is not fully applied,

a) skälet till att UTP:n inte tillämpas fullt ut,

- | | | |
|---|---|---|
| <p>b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et</p> <p>c) les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b).</p> | <p>b) the technical characteristics applicable in place of the UTP and</p> <p>c) the bodies responsible for providing the information required under a) and b).</p> | <p>b) de tekniska kännetecknen som tillämpas i stället för UTP:n och</p> <p>c) de organ som ansvarar för den information som krävs under a) och b).</p> |
|---|---|---|

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation.

Generalsekreteraren ska publicera informationen på organisationens hemsida.

§ 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

§ 12 § 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.

§ 12 § 11 tillämpas också på konstruktionstypsintyg och varje förklaring som rör konstruktionen eller delarna i den aktuella konstruktionen.

Article 10a
Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

Article 10a
Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates

Article 10a
Regler om återkallelse och upphävande av tekniska intyg

§ 1 Une autorité compétente d'un Etat partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 1 If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority which issued it shall also be informed.

§ 1 Om en behörig myndighet i en annan deltagande stat än den stat som beviljat (det första) godkännandet för drift upptäcker att det inte efterlevs, ska den underrätta (den första) godkännandemyndigheten om samtliga detaljer; om den bristande efterlevnaden hänför sig till ett konstruktionstypsintyg ska också utfärdande myndighet underrättas.

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré:

§ 2 A Certificate of Operation may be withdrawn

§ 2 Ett driftsintyg kan återkallas

- a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme
- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou
 - conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou

- a) when the railway vehicle no longer satisfies
- the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules, or
 - the special conditions of its admission under Article 7a or

- a) när järnvägsfordonet inte längre uppfyller
- föreskrifterna i UTP:n och i tillämpliga nationella bestämmelser som är gällande enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller
 - de särskilda villkor i godkännandet som anges i artikel 7a eller

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou | <ul style="list-style-type: none"> - the construction and equipment prescriptions contained in RID or | <ul style="list-style-type: none"> - konstruktionen och utrustningen som föreskrivs i RID eller |
| <ul style="list-style-type: none"> b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou | <ul style="list-style-type: none"> b) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or | <ul style="list-style-type: none"> b) om innehavaren inte följer de krav som den behöriga myndigheten ställt för att avhjälpa felaktigheter inom den angivna tiden eller |
| <ul style="list-style-type: none"> c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées. | <ul style="list-style-type: none"> c) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with. | <ul style="list-style-type: none"> c) när åligganden och villkor som följer av ett begränsat godkännande enligt artikel 10 § 10 inte fullgörs eller uppfylls. |

§ 3 Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.

§ 3 Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of operation may withdraw it.

§ 3 Endast den myndighet som har beviljat g konstruktionstypsintyget eller driftsintyget för drift får återkalla det.

§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu:

§ 4 The certificate of operation shall be suspended

§ 4 Driftsintyget ska upphävas

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés); | <ul style="list-style-type: none"> a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed); | <ul style="list-style-type: none"> a) när de tekniska kontroller, de inspektioner, de underhåll och den översyn av järnvägsfordonet som föreskrivs i dess underhållsjournal, i UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID inte utförs (eller utförs försent), |
| <ul style="list-style-type: none"> b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée; | <ul style="list-style-type: none"> b) if in case of severe damage to a railway vehicle, the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with; | <ul style="list-style-type: none"> b) när den behöriga myndighetens anmodan att, vid allvarlig skada på ett järnvägsfordon, visa upp fordonet inte följs, |
| <ul style="list-style-type: none"> c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU; | <ul style="list-style-type: none"> c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP; | <ul style="list-style-type: none"> c) om dessa enhetliga rättsregler och föreskrifterna i UTP:erna inte följs, |

- | | | |
|--|---|---|
| d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'Etat partie/les Etats parties concerné(s). | d) if applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned. | d) när tillämpliga nationella bestämmelser som gäller enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller deras tillkännagivna motsvarigheter enligt artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU inte följs. Intygets giltighet ska upphävas i de(n) aktuella deltagande state(r)n(a). |
|--|---|---|

§ 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 5 The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service shall be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 5 Driftsintyget ska upphöra att gälla om järnvägsfordonet tas ur drift. Den behöriga myndighet som har beviljat godkännandet för drift ska underrättas om att fordonet tas ur drift.

§ 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

§ 6 §§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.

§ 6 1–4 §§ ska tillämpas också på konstruktions-typsintyg.

Article 10b
Règles relatives aux évaluations et procédures

Article 10b
Rules for assessments and procedures

Artikel 10b
Regler om bedömningar och förfaranden

§ 1 La Commission d'experts techniques a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.

§ 1 The Committee of Technical Experts is competent to adopt further mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission.

§ 1 Tekniska expertutskottet är behörigt att anta ytterligare tvingande bestämmelser avseende bedömningarna och förfarandet för tekniskt godkännande.

§ 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les Etats parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont

§ 2 In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1, Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain) provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform the

§ 2 Därutöver får, men inte i strid med de bestämmelser som tekniska expertutskottet beslutat enligt § 1, deltagande stater och regionala organisationer anta eller behålla bestämmelser om icke-diskriminerande detaljerade tvingande godkännandeförfaranden och krav avseende förklaringar. Generalsekretären ska underrättas om dessa bestämmelser. Generalsekretären ska underrätta tekniska expertutskottet och

notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.

bestämmelserna ska publiceras av organisationen.

Article 11
Certificats techniques et déclarations

Article 11
Technical Certificates and Declarations

Artikel 11
Tekniska intyg och förklaringar

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: "Certificat de type de conception" et "Certificat d'exploitation".

§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Design Type Certificate" and "Certificate of Operation".

§ 1 Godkännandet av konstruktionstyp och godkännandet för drift ska styrkas genom särskilda dokument benämnda "Konstruktionstypsintyg" respektive "Driftsintyg".

§ 2 Le certificat de type de conception:

§ 2 The Design Type Certificate shall:

§ 2 Konstruktionstypsintyget ska:

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire;
- b) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction ;
- d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité;
- g) contient, le cas échéant, sa période de validité.

- a) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle;
- b) have the Technical File and the Maintenance File attached;
- c) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction;
- d) have the Assessment Report(s) attached;
- e) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued;
- f) specify the issuing competent authority, date of issue and contain the signature of the authority;
- g) if appropriate, specify its period of validity.

- a) ange konstruktören och den avsedda tillverkaren av ett järnvägsfordons konstruktionstyp,
- b) bifoga det tekniska underlaget och underhållsjournalen,
- c) i förekommande fall ange de särskilda drifts begränsningarna och villkoren för ett järnvägsfordon av en viss konstruktionstyp i trafik och de järnvägsfordon som motsvarar denna konstruktionstyp,
- d) bifoga bedömningsrapporten/-erna
- e) i förekommande fall ange alla de därtill hörande förklaringarna (om överensstämmelse och kontroll) som utfärdats,
- f) ange den utfärdande behöriga myndigheten, utfärdandedatum och undertecknande av myndigheten,
- g) i förekommande fall ange dess giltighetstid.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

- a) toutes les informations indiquées au § 2, et
- b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat;
- c) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance;
- d) le cas échéant, sa période de validité.

§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

§ 5 Le fichier technique et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

§ 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention.

§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.

§ 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le fichier technique et le fichier de maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le

§ 3 The Certificate of Operation shall include

- a) all the information indicated in § 2, and
- b) the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;
- c) information on the keeper of the railway vehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;
- d) if appropriate, its period of validity.

§ 4 The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.

§ 5 The Technical File and the Maintenance File shall contain the information according to the provisions in the UTP.

§ 6 The certificates shall be printed in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.

§ 7 The certificates and declarations shall be issued to the applicant.

§ 8 The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation (including the Technical File and the Maintenance File), if not the current

§ 3 Driftsintyget ska innehålla:

- a) all den information som anges i § 2,
- b) det/de fordons som omfattas av intyget identifikationskod/-er,
- c) information om innehavaren av den/de fordon som omfattades av intyget på dagen för dess utfärdande,
- d) i förekommande fall, intygets giltighetstid.

§ 4 Driftsintyget kan omfatta en grupp av individuella fordon av samma slag. Då ska informationen som krävs enligt § 3 anges på ett sätt som identifierar varje fordon i gruppen och det tekniska underlaget ska innehålla en lista med dokumentation över de tester som gjorts på varje fordon.

§ 5 Det tekniska underlaget och underhållsjournalen ska innehålla den information som krävs enligt bestämmelserna i UTP:n.

§ 6 Intygen ska tryckas på ett av de arbetsspråk som anges i artikel 1 § 6 i konventionen.

§ 7 Intygen och förklaringarna ska vara utfärdade för på sökanden.

§ 8 Driftsintyget hänförs till fordonet. Så snart fordonet nyttjas ska innehavaren av driftsintyget (inklusive det tekniska underlaget och underhållsjournalen), om det inte är den aktuella innehavaren, utan dröjsmål

remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance Record File and make available all (additional) detailed instructions for maintenance and operations that are still in his possession.

överlämna intyget till den aktuella innehavaren tillsammans med journalen för underhållshistorik och tillgängliggöra alla (ytterligare) detaljerade instruktioner avseende underhåll och drift som han fortfarande har i sin besittning.

§ 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

§ 9 § 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File, Maintenance File and Maintenance Record File, whether in full or in part.

§ 9 § 8 tillämpas också på fordon och järnvägsmateriel som godkänts enligt artikel 19, där dokumentationen i fråga är godkännandedokumentationen och varje annan dokumentation som innehåller information som liknar den som anges i kraven för det tekniska underlaget, underhållsjournalen och journalen för underhållshistorik, antingen helt eller delvis.

Article 12
Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.

§ 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substitués équivalents.

Article 13
Registres

Article 12
Uniform formats

§ 1 The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11, of the declarations decided according to Article 4 § 2 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.

§ 2 The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates and declarations made according to another specified format than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

Article 13
Registers

Artikel 12
Enhetliga förlagor

§ 1 Organisationen ska fastställa enhetliga förlagor för de intyg som är angivna i artikel 11, för förklaringarna enligt artikel 4 § 2 och för bedömningsrapporterna enligt artikel 10 § 7.

§ 2 Förlagorna ska utarbetas och antas av tekniska expertutskottet.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att tillåta att intyg och förklaringar, som gjorts i enlighet med en annan förlaga än de som föreskrivs i dessa enhetliga regler, men som innehåller den information som krävs enligt artikel 11, erkänns som jämförliga substitut.

Artikel 13
Register

§ 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.

§ 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-

§ 1 A register in the form of an electronic data bank containing information concerning the railway vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued and the types of constructions in respect of which a Design Type Certificate has been issued shall be established and kept up to date under the responsibility of the Organisation. The register shall include railway vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicles admitted for national traffic only.

§ 2 The data bank shall also contain a register with information concerning the competent authorities and bodies to whom competence is transferred according to Article 5 and the accredited/recognised auditors according to Article 15 § 2.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in the data bank, such as information concerning declaration, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufacturers, entities in charge of maintenance (ECM) etc.

§ 4 The Committee of Technical Experts shall establish the functional and

§ 1 Ett register i form av en databas som innehåller information rörande järnvägsfordon för vilka driftsintyg har utfärdats och de konstruktionstyper för vilka ett konstruktionsintyg har utfärdats ska upprättas och uppdateras genom organisationens försorg. Registret ska inkludera järnvägsfordon som godkänts i enlighet med artikel 19; det kan innehålla järnvägsfordon som bara är godkända för nationell trafik.

§ 2 Databasen ska också innehålla ett register med information om de behöriga myndigheter och organ till vilka befogenhet överläts enligt artikel 5 och de ackrediterade/erkända revisorerna enligt artikel 15 § 2.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att inkludera andra uppgifter som används i järnvägsdrift i databasen, som exempelvis information angående förklaringar, inspektioner och underhåll på godkända fordon (inklusive nästa förutsedda inspektion), information om olyckor och tillbud och register om kodning av fordon, platser, järnvägsföretag, innehavare, infrastrukturförvaltare, verkstäder, tillverkare, underhållsansvariga enheter (ECM) etc.

§ 4 Tekniska expertutskottet ska fastställa den funktionella och tekniska uppbyggnaden

fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.

§ 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considérera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

§ 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut décider que

technical architecture of the data bank, as well as the necessary data, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspensions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Secretary General without delay.

§ 5 When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.

§ 6 The data registered in the data bank shall be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle.

§ 7 The Committee of Technical Experts may decide

av databasen, liksom de nödvändiga uppgifterna, när och hur uppgifterna ska ges in, vilka åtkomsträttigheter som ska finnas och andra administrativa och organisatoriska bestämmelser, inklusive vilken databasstruktur som ska användas. I samtliga fall generalsekreteraren utan dröjsmål underrättas om byte av innehavare, byte av ECM, tagande ur drift, offentliga stillestånd, upphävande och återkallelse av intyg, förklaringar och andra skriftliga intyg samt ändringar på fordon som avviker från den godkända konstruktionstypen.

§ 5 När denna artikel tillämpas ska tekniska expertutskottet beakta de register som uppförts av deltagande stater och regionala organisationer för att minska onödiga bördor på de inblandade parterna, såsom regionala organisationer, deltagande stater, behöriga myndigheter och industrin. För att också minnra kostnaderna för organisationen och uppnå ett sammanhängande registersystem ska alla inblandade parter koordinera sina planer och utvecklingen av sådana register som omfattas av dessa enhetliga rättsregler med organisationen.

§ 6 Uppgifterna som registrerats i databasen ska anses vara prima facie bevisning för ett tekniskt godkännande av ett järnvägsfordon.

§ 7 Tekniska expertutskottet får besluta att kostnaderna

les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users; supplying and amending data shall be free of charge, whereas consulting data may be subject to a fee.

för att uppföra och hålla databasen ska täckas av användarna, helt eller delvis; lämnande av uppgifter och ändring av uppgifter ska vara gratis, medan att få ut uppgifter kan vara avgiftsbelagt.

Article 14
Inscriptions et signes

Article 14
Inscriptions and signs

Artikel 14
Texter och tecken

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter:

§ 1 Railway vehicles admitted to operation must bear

§ 1 Järnvägsfordon som har godkänts för drift ska vara försedda med

- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

- a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
- b) the other inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique identification code (the vehicle number).

- a) ett tecken som tydligt anger att de har godkänts för nyttjande i internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler och
- b) övriga texter och tecken som föreskrivs i UTP:erna, inklusive en unik identifikationskod (fordonsnumret).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

The competent authority which grants the admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the National Vehicle Register (NVR) of that State as required according to Article 13.

Den behöriga myndigheten som beviljar driftgodkännandet är ansvarig för att den alfanumeriska identifikationskoden anbringas på varje fordon. Denna kod, som ska innehålla landskoden för den (första) godkännande staten, måste märkas på varje fordon och föras in i statens nationella fordonregister (NVR) i enlighet med artikel 13.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

§ 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1 a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed in § 1.

§ 2 Tekniska expertutskottet ska fastställa det tecken som avses i § 1 a) och de övergångsperioder under vilka järnvägsfordon som har godkänts för nyttjande i internationell trafik får vara försedda med texter och tecken som avviker från dem som är föreskrivna enligt § 1.

Article 15
Maintenance

Article 15
Maintenance

Artikel 15
Underhåll

§ 1 Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées dans les PTU et à y satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformément à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.

§ 2 Une entité chargée de la maintenance (ECM) est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être une ECM. L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECM effectue elle-même la maintenance ou la sous-traite à des ateliers de maintenance.

§ 1 Railway vehicles and other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions specified in the UTP and satisfy them permanently and that their condition would not in any way compromise operational safety and would not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicles and other railway material must be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File attached to the Certificate of Operation, the UTP, the special conditions of an admission pursuant to Article 7a and in the provisions contained in RID.

§ 2 Each railway vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an ECM. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The ECM shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.

§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel ska vara väl underhållna så att de följer bestämmelserna i UTP:n och permanent uppfyller dem och att deras skick inte på något sätt äventyrar driftsäkerheten eller skadar infrastrukturen, miljön och folkhälsan när de används i internationell trafik. Järnvägsfordonen ska för detta ändamål underkastas den översyn, de inspektioner och det underhåll som föreskrivs i i underhållsjournalen som bifogats driftsintyget, UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i föreskrifter som ingår i RID.

§ 2 Innan ett fordon godkänns för drift eller nyttjande i järnvägsnätet, ska det tilldelas en underhållsansvarig enhet (ECM) och denna enhet ska vara registrerad i databasen enligt artikel 13. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara en ECM. ECM ska se till att fordonen, för vars underhåll den ansvarar, är i säkert skick genom ett system för underhåll. ECM ska utföra underhållet själv eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des Etats parties.

La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/ reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.

§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et

The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States.

The Committee of Technical Experts shall adopt further detailed rules for certification and auditing of ECM, for accredited/recognised auditors, their accreditation/ recognition, the audits and audit certificates. The rules shall indicate whether they are equivalent to the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community or in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

These rules, which shall also include rules for the withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.

§ 3 An operating railway undertaking is responsible for the safe operation of its trains and shall ensure that vehicles carried are properly maintained. Therefore, the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating railway undertaking, and the operating railway undertaking must in due time provide the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other railway material for which the ECM is in charge. In both cases the information and data in question shall be

ECM för en godsvagn måste vara certifierad av en extern revisor ackrediterad eller erkänd i någon deltagande stat.

Tekniska expertutskottet ska anta ytterligare detaljerade regler avseende certifiering och revision av ECM, avseende ackrediterade/erkända revisorer, deras ackreditering/erkännande, revisionsrapporterna och revisionsintygen. Dessa regler ska ange huruvida de motsvarar de krav på ECM som antagits i Europeiska gemenskapen eller i stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med gemenskapen.

Dessa regler, som också ska innehålla regler för återkallelse och upphävande av certifiering och ackreditering, ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem.

§ 3 Ett järnvägsföretag är ansvarigt för den säkra driften av sina tåg och ska se till att de fordon som används är tillräckligt underhållna. ECM måste därför se till att tillförlitlig information om underhållsprocesser och underhållsdata finns tillgänglig för järnvägsföretaget och detta järnvägsföretag måste i tid förse ECM med information och uppgifter rörande driften av fordonen och annan järnvägsmateriel som ECM är ansvarig för. I båda fallen ska informationen och uppgifterna i fråga anges i bilagan enligt § 2.

informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

specified in the Annex indicated in § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établi et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

§ 4 The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. The file shall be available for inspection by the competent national authority.

§ 4 Ett godkänt fordons ECM ska hålla och uppdatera en journal för underhållshistorik för det fordonet. Förteckningen ska vara tillgänglig för inspektion av den behöriga nationella myndigheten.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

§ 5 The Committee of Technical Experts may adopt guidelines or regulations on the certification and auditing of maintenance workshops and the mutual recognition of the certificates and audits. Regulations according to this paragraph shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof and be published on the website of the Organisation.

§ 5 Tekniska expertutskottet får anta riktlinjer eller bestämmelser om certifieringen och revisionen av underhållsverkstäder och det ömsesidiga erkännandet av intyg och revisionsrapporter. Bestämmelser enligt denna paragraf ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem och publiceras på organisationens hemsida.

*Article 16
Incidents, accidents et
avaries graves*

*Article 16
Accidents, incidents and
severe damage*

*Artikel 16
Tillbud, olyckor och
allvarliga skador*

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus:

§ 1 In case of accident, incident or severe damage to railway vehicles, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required

§ 1 Vid tillbud, olycka eller allvarlig skada på järnvägsfordon ska alla inblandade parter (infrastrukturförvaltarna, innehavarna, ECM, aktuella järnvägsföretag och, i förekommande fall, andra aktörer) vara skyldiga att

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
- b) to establish the causes of the accident, the incident or the severe damage.

- a) utan dröjsmål vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa järnvägstrafikens säkerhet, hänsyn till miljön och folkhälsan, och
- b) fastställa orsakerna till tillbudet, olyckan eller den allvarliga skadan.

§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordi-

§ 1a The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the

§ 1a Åtgärderna enligt § 1 måste samordnas. Det är infrastrukturförvaltarens skyl-

nation est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les Etats parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts

of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.

§ 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for the operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.

§ 3 The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

§ 4 The Contracting States shall keep records, publish investigation reports including their findings and recommendations, inform the approval certificate issuing authority and the Organisation of the causes of accidents, incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the

dighet att samordna, om inte annat förordnats i gällande föreskrifter i den aktuella staten. Utöver skyldigheten att utreda som parterna har, får den deltagande staten kräva att en oberoende utredning ska äga rum.

§ 2 Ett fordon ska anses vara allvarligt skadat när det inte längre kan åtgärdas genom en mindre reparation som gör att det kan ingå i ett tåg och rulla på egna hjul utan fara för driften. Om reparationen kan utföras på mindre än 72 timmar eller om kostnaden är lägre än 0,18 miljoner SDR ska inte skadan anses som allvarlig.

§ 3 Tillbud, olyckor och allvarliga skador ska utan dröjsmål meddelas den myndighet eller organ som har godkänt fordonet för trafik. Denna myndighet eller detta organ kan begära att det skadade fordonet, eventuellt redan reparerat, ska visas upp för prövning av giltigheten av det beviljade godkännandet för drift. Vid behov ska förfarandet för beviljande av godkännande för drift upprepas.

§ 4 De deltagande staterna ska föra en förteckning, publicera utredningsrapporter, inklusive vad de funnit och rekommenderat, informera den utfärdande godkännandemyndigheten och organisationen om orsakerna till tillbud, olyckor och allvarlig skada i internationell trafik som inträffat på deras territorium. Tekniska expertutskottet får under-

techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux Etats parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un Etat ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

*Article 17
Immobilisation et refus des véhicules*

§ 1 Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the UTP and may if appropriate decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates to Operation, Design Type Certificates or declarations issued.

§ 5 The Committee of Technical Experts may prepare and adopt further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).

*Article 17
Immobilisation and rejection of vehicles*

§ 1 A competent authority, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles to prevent them from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.

söka orsakerna till allvarliga olyckor och tillbud eller allvarlig skada i internationell trafik, för att på så sätt utveckla föreskrifter för konstruktion och drift av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel i UTP:erna och får, om det befanns lämpligt, besluta att beordra den deltagande staten att inom en kort tid upphäva relevanta driftsintyg, konstruktionstypsintyg eller förklaringar som utfärdats.

§ 5 Tekniska expertutskottet får utarbeta och anta ytterligare tvingande regler om utredning av tillbud, olyckor, allvarlig skada, krav rörande oberoende statliga utredningsorgan och utformningen av och innehållet i rapporter. Det kan också ändra värdet/siffrorna i § 2 och artikel 2 ff).

*Artikel 17
Rätt att stoppa och avvisa fordon*

§ 1 En behörig myndighet, ett annat järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare får inte avvisa eller stoppa järnvägsfordon för att hindra deras drift på kompatibel järnvägsinfrastruktur när dessa enhetliga rättsregler, föreskrifterna i UTP:erna, de eventuella särskilda villkoren för godkännande som satts upp av den godkännande myndigheten och konstruktions- och driftsföreskrifterna i RID har iakttagits.

§ 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 3 Néanmoins, si un Etat partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres Etats parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

Article 18
Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19
Dispositions transitoires

§ 2 The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.

§ 3 However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.

Article 18
Non-compliance with the prescriptions

§ 1 Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2 The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

Article 19
Transitional provisions

§ 2 Den rätt en behörig myndighet har att inspektera och stoppa ett fordon påverkas inte av om det misstänks att § 1 inte efterlevs, men en undersökning för att säkerställa läget bör utföras så snart som möjligt och allra senast inom 24 timmar.

§ 3 Om en deltagande stat inte upphäver eller återkallar ett intyg inom den tid som anges i artikel 5 § 7 eller artikel 16 § 4, har andra deltagande stater rätt att avvisa eller stoppa fordonet/-n i fråga.

Artikel 18
Åsidosättande av föreskrifter

§ 1 Om inte annat följer av § 2 och av artikel 10a § 4 c ska de rättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och av UTP:erna regleras enligt nationell rätt i den deltagande stat vars behöriga myndighet har beviljat det första godkännandet för drift, inbegripet dess lagvalsregler.

§ 2 De civil- och straffrättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och UTP:erna ska i fråga om infrastruktur regleras enligt gällande bestämmelser i den deltagande stat där infrastrukturförvaltaren har säte, inbegripet dess lagvalsregler.

Artikel 19
Övergångsbestämmelser

§ 1 L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.

§ 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.

§ 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

§ 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4 L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la

§ 1 Article 3 § 1 applies to upgraded, renewed and existing vehicles. For vehicles which have been approved for international traffic under RIV, RIC or other pertinent international agreements and which are marked accordingly, transitional provisions are prescribed in this Article.

§ 2 At the time of entry into force of these Uniform Rules, existing vehicles marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, shall be deemed to be admitted to operation on the networks of the Contracting States in accordance with their compatibility with the railway infrastructures (in respect of the markings on the wagon) for which it is admitted by one of the Contracting States.

§ 2a Existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation shall also be deemed to be admitted to operation on the networks covered by the agreement.

§ 3 The transitional admission according to §§ 2 and 2a is valid until the vehicle requires a new admission according to Article 10 § 11.

§ 4 The inscription RIV, RIC, or another marking on the vehicle accepted by the

§ 1 Artikel 3 § 1 tillämpas på uppgraderade, förnyade och befintliga fordon. För fordon som har godkänts för internationell trafik enligt RIV, RIC eller andra relevanta internationella avtal och som är märkta i enlighet härmed, finns övergångsbestämmelser i denna artikel.

§ 2 När dessa enhetliga rättsregler träder i kraft ska befintliga fordon som är RIV eller RIC-märkta som ett bevis för efterlevnanden av bestämmelserna i RIV 2000-avtalet (den omarbetade versionen av den 1 januari 2004) eller RIC-avtalet, anses som godkända för drift på de deltagande staternas nätverk i enlighet med deras kompatibilitet med den järnvägsinfrastruktur (såsom märkningen på vagnen visar) som den godkänts för av en av de deltagande staterna.

§ 2a Befintliga fordon som inte är RIV- eller RIC-märkta utan godkända och märkta i enlighet med bil- eller multilaterala avtal mellan deltagande stater som organisationen under rättats om, ska också anses som godkända för drift på de nätverk som omfattas av avtalet.

§ 3 Godkännandet för en övergångsperiod enligt 2–2a §§ är giltigt till dess fordonet behöver ett nytt godkännande enligt artikel 10 § 11.

§ 4 Texterna RIV, RIC eller annan märkning som godkänts av tekniska expert-

Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.

§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter d'autres dispositions transitoires.

Committee of Technical Experts, together with the data stored in the database indicated in Article 13, shall be considered as sufficient proof of the approval. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.

§ 5 Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the provisions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the provisions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may also decide that safety-based provisions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline regardless of any transitional provisions.

§ 6 Existing vehicles which are not covered by the scope of §§ 2 and 2a can be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

§ 7 The Committee of Technical Experts may adopt other transitional provisions.

utskottet ska, tillsammans med de uppgifter som finns i databasen enligt artikel 13, anses utgöra tillräckligt bevis om godkännandet. Icke auktoriserade ändringar av denna märkning ska anses utgöra bedrägeri och bestraffas i enlighet med nationell rätt.

§ 5 Oberoende av denna övergångsbestämmelse, ska fordonet och dess dokument efterkomma gällande bestämmelser om märkning och underhåll i UTP:erna; i förekommande fall ska efterlevnad av bestämmelserna i RID också garanteras. Tekniska expertutskottet får också besluta att UTP:ernas säkerhetsbestämmelser måste uppfyllas inom en särskild tid, oberoende av alla övergångsbestämmelser.

§ 6 Befintliga fordon som inte omfattas av 2–2a §§ kan godkännas för drift på ansökan till en behörig myndighet. Den senare får begära ytterligare teknisk information från sökande, riskanalys och/eller fordonstest innan ett kompletterande driftsgodkännande beviljas. Den behöriga myndigheten måste dock ta full hänsyn till jämförelsetabellen som anges i artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

§ 7 Tekniska expertutskottet får anta andra övergångsbestämmelser.

Article 20
Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

Article 20
Disputes

Disputes relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may be dealt with by the Committee of Technical Experts if there is no resolution by direct negotiation between the parties involved. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.

Artikel 20
Tvister

Tvister om det tekniska godkännandet av fordon och annan järnvägsmateriel avsedda att nyttjas i internationell trafik kan hänskjutas till tekniska expertutskottet, om inte parterna har lyckats lösa den genom direkt uppgörelse. Sådana tvister kan även underställas en skiljenämnd enligt det förfarande som anges i avdelning V i fördraget.

2.3 Förslag till järnvägssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (3 kap.),
- tillsyn (4 kap.),
- ordning (5 kap.),
- sanktionsavgift (6 kap.),
- straff (7 kap.),
- omprövning och överklagande (8 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem 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 en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som används på sådana nät.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

I lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag.

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

Tillsynsmyndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om tillstånd och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Tillsynsmyndigheten fullgör därmed de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Ord och uttryck i lagen

7 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

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,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797,

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon enligt det register som avses i 5 kap. 11 § järnvägstekniklagen (2022:000).

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav**Säkerhetsansvar**

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i järnvägssystemet.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Riskkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, ställa krav på att de som anlitas av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget genomför riskkontroll och att de som anlitas ställer motsvarande krav på någon som de anlitar i sin tur. Om det är lämpligt, ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ställa krav på att de som anlitas samarbetar med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även säkerställa att den riskkontroll som avses i andra stycket genomförs.

5 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk ska, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisken och rapportera till dem som berörs.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, även säkerställa att de som ska genomföra riskkontroll enligt 4 § andra stycket inom sina respektive ansvarsområden vidtar de åtgärder som krävs för att hantera en säkerhetsrisk som de upptäcker eller informeras om och rapporterar till dem som berörs.

6 § Om ett järnvägsföretag använder någon annans fordon, ska järnvägsföretaget och den som har tillhandahållit fordonet utbyta alla relevanta uppgifter för en säker drift.

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

7 § Anställda 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 är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

8 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en

läkarundersökning som visar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna. Prop. 2021/22:83

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

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag fråntas säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Underhållsansvarig enhet för fordon

9 § För att ett fordon ska få användas i järnvägstrafik ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Den som använder fordonet ska, innan det används i trafik, säkerställa att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat.

10 § En underhållsansvarig enhet ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon vars underhåll enheten ansvarar för är i säkert skick.

11 § En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad och ha tilldelats ett underhållscertifikat av ett certifieringsorgan.

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

Rapportering av olyckor

12 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten 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. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetskänslighet.

Årlig säkerhetsrapport

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

Personalens rätt till handlingar

14 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som utför eller har utfört säkerhetskritiska arbetsuppgifter i deras verksamhet begär det, till denne överlämna handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Bemyndiganden

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

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
3. underhållssystem enligt 10 § och om undantag från kravet på certifiering enligt 11 §, och
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 12 §.

3 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag

Krav på gemensamt säkerhetsintyg

1 § Ett järnvägsföretag ska ha

1. ett gemensamt säkerhetsintyg, och
2. en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

För järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) tillämpas inte första stycket 2.

Ansökan om och utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

2 § Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Om järnvägsföretaget enbart ska bedriva verksamhet i Sverige, utfärdas ett säkerhetsintyg av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå. Sökanden väljer i ett sådant fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. I andra fall utfärdas säkerhetsintyget av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

3 § Ett gemensamt säkerhetsintyg ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
2. uppfyller kraven i TSD,
3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798, och
4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Giltighetstid och förnyelse

4 § Ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

- 5 §** Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs
1. om verksamhetens art eller omfattning förändras väsentligt, eller
 2. om tillståndshavaren utvidgar sitt verksamhetsområde.
- Tillsynsmyndigheten får kräva att ett gemensamt säkerhetsintyg uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på säkerhetstillstånd

- 6 §** En infrastrukturförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd.
Ett säkerhetstillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd

- 7 §** Ett säkerhetstillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare som
1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
 2. uppfyller kraven i TSD,
 3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798,
 4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
 5. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet.

Villkor

- 8 §** Ett säkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs.
Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Giltighetstid och förnyelse

- 9 §** Ett säkerhetstillstånd är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Uppdatering av ett säkerhetstillstånd

- 10 §** Uppdatering av ett säkerhetstillstånd krävs
1. om det sker en väsentlig förändring i något eller några av de delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av, eller
 2. om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem förändras på ett väsentligt sätt.
- Tillsynsmyndigheten får kräva att ett säkerhetstillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

- 11 §** En infrastrukturförvaltare är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 10 § första stycket.

Begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd

12 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd som myndigheten har meddelat enligt detta kapitel, om

1. förutsättningarna för intyget eller tillståndet inte längre uppfylls, eller
2. infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen, nationella regler som avses i 3 § 4 eller 7 § 4 eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Bemyndiganden

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

1. försäkring eller motsvarande enligt 1 § 2, och
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 7 § 5.

4 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen. Tillsynen ska även säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, och
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs.

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 utsköningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Avtal om riskkontroll

3 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå redovisa avtal om riskkontroll som ingåtts med anledning av 2 kap. 4 §.

Förelägganden

4 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Bemyndiganden

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

1. tillsyn, och
2. uppgiftsskyldighet för järnvägsföretag.

5 kap. Ordning**Förbud mot att beträda ett spårområde**

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas inom den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag. 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.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person.

Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket 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 användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. utan gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd eller försäkring enligt 3 kap. 1 § bedriver tillståndspliktig verksamhet som kräver ett sådant intyg, tillstånd eller försäkring,

2. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter enligt 2 kap. 7 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 8 §, eller

3. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 12 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 15 § 4.

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

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En 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.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgiften.

Betalning av sanktionsavgift

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

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

7 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas 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.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på järnväg inom den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag 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 fordon på järnväg inom den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag 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 någon annan behörig receptutfärdarens ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet fordon på järnväg inom den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag 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.

3 § Om ett brott som avses i 2 § är 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.

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon på 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.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

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

Beslag och förverkande

6 § 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 att helt eller delvis avslå en ansökan om 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.

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 har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns 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.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Ett beslut enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade

bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 som har fattats av ett certifieringsorgan som omfattas av den förordningen, får överklagas till tillsynsmyndigheten.

6 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om begränsning eller återkallelse enligt 3 kap. 12 § gäller inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

För beslut om sanktionsavgift finns bestämmelser i 6 kap. 6 §.

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett gemensamt säkerhetsintyg som avses i 3 kap. krävs dock om en uppdatering krävs enligt 3 kap. 5 §.

3. Ett säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett säkerhetstillstånd som avses i 3 kap. krävs dock om en uppdatering krävs enligt 3 kap. 10 §.

4. Ett tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar enligt 3 kap. 11 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under tillståndets beslutade giltighetstid utan att enheten under tillståndets giltighetstid behöver ett certifikat i fråga om godsvagnar enligt 2 kap. 11 §.

5. Bestämmelserna i 3 kap. 12 § ska tillämpas även i fråga om intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 eller 3.

6. Bestämmelserna i 4 kap. ska tillämpas även i fråga om sådana intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av tillstånd enligt punkt 4 som utfärdats av tillsynsmyndigheten och som fortsätter att gälla.

7. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

8. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte något annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

2.4 Förslag till lag om nationella järnvägssystem

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet och tekniska krav i fråga om nationella järnvägssystem. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon (3 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (4 kap.),
- tillsyn (5 kap.),
- ordning (6 kap.),
- sanktionsavgift (7 kap.),
- straff (8 kap.), och
- överklagande (9 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på järnvägssystem i den utsträckning de inte omfattas av järnvägstekniklagen (2022:000) eller järnvägssäkerhetslagen (2022:000).

Lagen ska inte tillämpas på tunnelbana och spårväg. I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

Tillsynsmyndighet

4 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om godkännande och tillstånd och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Ord och uttryck i lagen

5 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för

Bemyndiganden

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde.

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

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i ett järnvägssystem.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Riskkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Krav på järnvägsmateriel

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

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

6 § Anställda 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 är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

7 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som visar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna.

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

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag fråntas säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Rapportering av olyckor

8 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten 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. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetskritiska händelser.

Årlig säkerhetsrapport

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

Bemyndiganden

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

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. riskkontroll,
3. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 8 §, och
5. undantag från kravet att ge in en årlig säkerhetsrapport.

Godkännande för att ta i bruk

Grundläggande krav

1 § Järnvägsinfrastruktur och fordon får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller när godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett godkänt fordon ska tas i bruk efter en väsentlig ombyggnad.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet har utformats och byggts på ett sådant sätt att föreskrivna krav på säkerhet är uppfyllda.

Tillfälligt godkännande

3 § Tillsynsmyndigheten får bevilja ett tillfälligt godkännande för järnvägsinfrastruktur eller ett fordon, om

1. tillräckliga krav på säkerhet är uppfyllda med beaktande av de villkor som kan meddelas enligt 4 §, och
2. det behövs som ett led i bedömningen av om kraven för godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

4 § Ett godkännande enligt 1 eller 3 § får förenas med de villkor som behövs.

Villkor enligt första stycket får ändras eller meddelas även efter det att godkännandet har meddelats.

Om järnvägsinfrastruktur eller ett fordon som omfattas av ett godkännande enligt 1 eller 3 § ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkor, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Tredjepartsgranskning

En utomstående granskares bedömning

5 § Tillsynsmyndigheten får i ett ärende om godkännande enligt detta kapitel kräva att sökanden anlitar en utomstående granskare som är godkänd av tillsynsmyndigheten. Den utomstående granskaren ska granska ansökan i de avseenden och i den utsträckning som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Tystnadsplikt

6 § En utomstående granskare och dess personal 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 i stället offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Återkallelse av godkännande

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande enligt detta kapitel om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

Skyldigheter innan ett fordon används

Registrering i fordonsregister

8 § Innan ett fordon får tas i bruk ska det registreras i ett fordonsregister som förs av tillsynsmyndigheten eller i ett annat register som tillsynsmyndigheten bestämmer. Registrering sker på begäran av fordonsinnehavaren.

Fordonsnummer och märkning av fordon

9 § I samband med registrering enligt 8 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett fordonsnummer eller en annan beteckning och föra in numret och beteckningen i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret eller beteckningen.

Bemyndiganden

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

1. vad som utgör en väsentlig ombyggnad enligt 1 §,
2. de krav som anges i 2 §,
3. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än de som anges i 3 §,
4. krav för godkännande av en utomstående granskare enligt 5 §,
5. undantag från krav på registrering enligt 8 §, och
6. undantag från krav på märkning enligt 9 §.

4 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastruktur-förvaltare

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag

Krav på nationellt trafiksäkerhetstillstånd

1 § Ett järnvägsföretag ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Första stycket tillämpas inte i fråga om järnvägsföretag som har ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000). Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock för verksamhet på järnvägsnät som avses i 1 kap. 4 § 2 järnvägssäkerhetslagen.

Krav för utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd

2 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och

3. har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av järnvägsföretagets verksamhet. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor

3 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs.

Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Nationellt infrastrukturillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på nationellt infrastrukturillstånd

4 § En infrastrukturförvaltare ska ha ett nationellt infrastrukturillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Krav för utfärdande av ett nationellt infrastrukturillstånd

5 § Ett nationellt infrastrukturillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och
3. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastrukturen och driva de anläggningar som hör till infrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av infrastrukturförvaltarens verksamhet. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor

6 § Ett nationellt infrastrukturillstånd får förenas med de villkor som behövs.

Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Uppdatering och anmälningskyldighet

Uppdatering

7 § En uppdatering av ett tillstånd enligt detta kapitel krävs om ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet förändras på ett väsentligt sätt.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett tillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

8 § En innehavare av tillstånd enligt detta kapitel är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 7 § första stycket.

Återkallelse av tillstånd

9 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett beslut enligt detta kapitel, om

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

Bemyndiganden

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

1. försäkring eller motsvarande enligt 2 § första stycket 3,
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 5 § första stycket 3, och
3. uppdatering av ett tillstånd enligt 7 § första stycket.

5 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen.

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

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 och för bedömning 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 utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadlagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

Rapporteringskyldighet

4 § En fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register över fordon som avses i 3 kap. 8 § och anmäla de förändringar som kräver ändringar i registret.

6 kap. Ordning

Förbud mot att beträda ett spårområde

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag. 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.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person.

Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket 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 användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

7 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. i verksamhet som omfattas av denna lag använder järnvägsinfrastruktur respektive fordon som inte har godkänts enligt 3 kap.,

2. bedriver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd enligt 4 kap. eller bedriver verksamhet utan en försäkring eller motsvarande enligt 4 kap. 2 § första stycket 3,

3. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter i 2 kap. 6 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 7 §, eller

4. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 8 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 10 § 4.

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

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En 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.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgiften.

Betalning av sanktionsavgift

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

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

8 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas 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.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på järnväg inom ett järnvägs-system som omfattas av denna lag 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 fordon på järnväg inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag 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 någon annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet fordon på järnväg inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag 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.

3 § Om ett brott som avses i 2 § är 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.

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon på 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.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

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

Beslag och förverkande

6 § 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 ett enskilt fall enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd enligt 4 kap. 9 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

För beslut om sanktionsavgift finns bestämmelser i 7 kap. 6 §.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastruktur består av gäller fortfarande. Detsamma gäller i fråga om ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk järnvägsinfrastruktur enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen.

3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av fordonet.

4. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. krävs dock om en uppdatering krävs enligt 4 kap. 7 §.

5. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock om en uppdatering krävs enligt 4 kap. 7 §.

6. Ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt infrastrukturillstånd enligt 4 kap. krävs dock om en uppdatering krävs enligt 4 kap. 7 §.

7. Bestämmelserna i 3 kap. 7 § och 4 kap. 9 § ska tillämpas även i fråga om godkännanden, intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2, 3, 4, 5 eller 6.

8. Bestämmelserna i 5 kap. tillämpas även i fråga om sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka godkännanden fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 4, 5 och 6.

9. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

10. Äldre föreskrifter gäller för mål och 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.¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

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, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:000) 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. 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 alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat

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. 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 alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2019:347.

² Senaste lydelse 2019:347.

som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen, med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller med 6 kap. 2 § lagen 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 §³

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. Beslagtagnen 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 beslagtagnen 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 § 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 beslagtagnen 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

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

³ Senaste lydelse 2019:347.

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.

med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller med 6 kap. 2 § lagen (2022:000) 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 1 juni 2022.

2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

Prop. 2021/22:83

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. i stället för lydelsen enligt lagen (2022:000) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2021/22:61 *Föreslagen lydelse*

2 §

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 (2022:000) 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 § 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 rättsens 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 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

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 § järnvägs-säkerhetslagen (2022:000) eller

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.

med 6 kap. 2 § lagen (2022:000) 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.

2.7 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

1 §¹

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.

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 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § lagen (2022:000) 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.

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 1 juni 2022.

¹ Senaste lydelse 2010:509.

2.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 11 kap. 18 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

18 §¹

Vid tillämpningen av 6 § första stycket 1, 7 §, 9 § första stycket 1, 13 a § första stycket 1 och 16 § ska elektrisk kraft som förbrukats

1. i järnvägsfordon i ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 eller 23 c § järnvägslagen (2004:519) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahållit den elektriska kraften,

2. i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i 1, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltare som med säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen förvaltade järnvägsnätet vid förbrukningstillfället,

3. i en spåranläggning eller ett spårfordon inom spåranläggningen anses förbrukad av den spårinnehavare som med tillstånd enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg drev spåranläggningen vid förbrukningstillfället.

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i järnvägslagen. Spåranläggning och spårinnehavare har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

1. i järnvägsfordon i ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 eller 4 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahållit den elektriska kraften,

2. i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i 1, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltare som med säkerhetstillstånd enligt järnvägs-säkerhetslagen (2022:000) eller nationellt infrastrukturstillstånd enligt lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem förvaltade järnvägsnätet vid förbrukningstillfället,

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i järnvägsmarknadslagen. Spåranläggning och spårinnehavare har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Första stycket gäller endast om den som anses vara förbrukare är skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2.9 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 §¹

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

För vissa frågor om järnvägs-system finns särskilda bestämmelser i *järnvägstekniklagen (2022:000)*, *järnvägssäkerhetslagen (2022:000)* och *lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem*.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2.10 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 §¹

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, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, *eller*
 - e) brott mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägs-lagen (2004:519),
 - d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
 - e) brott mot 7 kap. 2 eller 3 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), *eller*
 - f) brott mot 8 kap. 2 eller 3 § lagen (2022:000) 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 trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
 5. körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet 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,

¹ Senaste lydelse 2011:1580.

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 §¹

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 järnvägslagen (2004:519) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

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 järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2022:000) 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.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt någon av bestämmelserna i 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 3 § i den äldre lydelsen.

3. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt 10 kap. 2 § första stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 9 § i den äldre lydelsen.

2.11 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 §¹

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 *fordon* 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 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § lagen (2022:000) 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.

Undersökningen enligt första eller andra stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

¹ Senaste lydelse 2010:518.

2.12 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, 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.

I denna lag avses med gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha ett *gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000)*, dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord *som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter*,

har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon,

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. Med gränsöverskridande driftskompatibel trafik avses, som längst till och med den 31 oktober 2025, också gränsöverskridande driftskompatibel trafik för vilken ett järnvägsföretag har ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) och ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

2.13 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 §¹

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* 4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009),
5. 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), *eller* 5. 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägs-säkerhetslagen (2022:000), *eller*
6. 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

¹ Senaste lydelse 2014:633.

2.14 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härigenom 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 a § 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 a §

Ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

4 a kap.

4 §¹

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 som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),

4. tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

4. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),
och

6. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6).
och

7. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6),
och

8. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

7 a §

Behöriga myndigheter får inte direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg enligt artikel 5.4a eller 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning.

10 §²

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 lydelsen*, inte

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 *lydelsen enligt Europaparla-*

² Senaste lydelse 2016:1212.

beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

mentets 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, inte har beaktats eller om avtalet har 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 §³

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. (upphandlingsskadeavgift).

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 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

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. (upphandlingsskadeavgift).

Vid *direkt*tilldelning 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.

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 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.

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.

Prop. 2021/22:83

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2.15 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

Härigenom 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,

tillsynsmyndighet: den myndighet som regeringen utser enligt 5 kap. 1 §.

4 kap.

10 §

Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån, i

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 4 kap. 4 § lagen (2022:000) 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. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem,

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska unionens järnvägsbyrå,

samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

i samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

11 §

Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret får endast medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv,
2. olycksutredande myndighet i Sverige,
3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,
4. *Europeiska järnvägsbyrån*, 4. *Europeiska unionens järnvägsbyrå*, och
5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

Regeringen *meddelar* föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

Regeringen *kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela* 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).

Åtal får inte väckas för en gärning enligt 1 § som omfattas av ett föreläggande om vite om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet. Åtal enligt 1 § får inte heller väckas för en gärning som är belagd med straff i brottsbalken eller om en sanktionsavgift har beslutats enligt 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 7 kap. 1 § 3 lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2.16 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)

Härigenom föreskrivs att 10 § järnvägstrafiklagen (2018:181) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

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.

Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 7 kap. 28 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2.17 Förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)

Prop. 2021/22:83

Härigenom föreskrivs att järnvägslagen (2004:519) ska upphöra att gälla vid utgången av maj 2022.

3 Ärendet och dess beredning

Under 2016 antog Europaparlamentet och rådet sex rättsakter, tre direktiv och tre förordningar under benämningen Fjärde järnvägspaketet: 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, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet, 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 och 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. Direktiven och förordningarna finns i *bilaga 1–7*.

Inom Näringsdepartementet och, efter departementsombildning, Infrastrukturdepartementet utarbetades promemorian Fjärde järnvägspaketet med förslag på hur direktiven i de delar som ännu inte genomförts skulle införlivas i svensk rätt. I promemorian föreslogs också att strukturen på lagstiftningen skulle ändras genom att järnvägslagen (2004:519) skulle upphävas och ersättas av fyra nya lagar. En sammanfattning av promemorian och lagförslaget i denna finns i *bilaga 8* respektive *bilaga 9*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 10*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (dnr I2019/02121).

Beslut med kvalificerad majoritet

COTIF 1999 innehåller ett förenklat ändringsförfarande som medför att ändringar som det s.k. revisionsutskottet inom OTIF beslutar blir bindande för de fördragsslutande staterna, om dessa inte invänder mot ändringarna (se avsnitt 5.3). Propositionens förslag i 1 kap. 7 § järnvägstekniklagen innebär att framtida ändringar av fördragets bilag G automatiskt ska gälla här i landet. Förslagen bör därför beslutas med kvalificerad majoritet i riksdagen (10 kap. 6 § andra stycket och 9 § regeringsformen).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 20 oktober 2021 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslagen i *bilaga 11*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 12*. Regeringen har i allt väsentligt följt Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 6.1, 6.2.3, 13.1.3, 19.3.1, 19.4 och 20.1 samt i författningskommentaren. I förhållande till lagrådsremissen har dessutom vissa språkliga och redaktionella ändringar gjorts.

Därutöver föreslås en följdändring i avsnitt 2.6. Lagförslaget är föranlett av propositionen Nytt punktskattedirektiv och vissa andra ändringar (prop.

2021/22:61). Denna ändring är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande över det förslaget.

Prop. 2021/22:83

4 Järnvägsmarknaden och järnvägslagstiftningen

4.1 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. Företagens verksamhet omsätter årligen totalt ca 18,5 miljarder kronor. För att kunna utföra sina transporttjänster behöver företagen 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 har en monopolställning på sina respektive järnvägsnät. 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. De anlitar också, liksom 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 dessa marknader står under tillsyn från olika myndigheter som granskar om verksamheterna 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 examinatore som har en reglerad roll när det gäller utbildning av lokförare. En särskild roll intar 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 att få en ännu mer central roll. Till exempel kommer ERA att ha ett 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.

4.2 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 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, se SOU 2013:83 s. 108 f.

4.3 Fjärde järnvägspaketet

Europeiska kommissionen offentliggjorde den 30 januari 2013 sitt förslag om ett fjärde järnvägspaket genom 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. Paketet omfattar sex rättsakter som kan delas upp i två block, det tekniska blocket och marknadsblocket.

Det tekniska blocket beslutades den 11 maj 2016 och 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
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet

Marknadsblocket 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 öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen

4.4 Det tekniska blocket

4.4.1 Allmänt

Huvudsyftet bakom rättsakterna i det tekniska blocket är att effektivisera och snabba upp olika beslutsprocesser. Det rör dels regelgivningsprocesser, dels godkännande- och tillståndsgivningsprocesser där bestämmelser om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet 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. Rättsakterna syftar också till att minska risken för att beslutsprocesserna används till förtäckt diskriminering samt till anpassning av regelverket till Lissabonfördraget. Enligt 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 kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) en viktigare roll genom att ges ansvaret för 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 ett gemensamt säkerhetsintyg, dvs. det tillstånd järnvägsföretag vid sidan av licens behöver för att bedriva järnvägstrafik.

4.4.2 ERA-förordningen, förordning (EU) 2016/796

ERA-förordningen innehåller bestämmelser om inrättandet av Europeiska unionen järnvägsbyrå och om ERA:s uppgifter samt medlemsstaternas uppgifter i relation till ERA. Det gemensamma europeiska järnvägsområdet ska vidareutvecklas genom att ERA ska bidra till en hög nivå på säkerhet och driftskompatibilitet samt förbättrad konkurrenskraft. ERA ska också stödja arbetet vid de nationella myndigheter som är verksamma på områdena säkerhet och driftskompatibilitet. I förordningen regleras ERA:s rättsliga ställning och vilka olika akter (rekommendationer, yttranden, beslut, tekniska dokument,

granskningsrapporter samt riktlinjer och andra icke-bindande dokument) som ERA får utfärda. Det redogörs för arbetsgruppers och andra gruppers inrättande samt för olika former av samråd.

I förordningen regleras också informations- och kommunikationssystemet one-stop-shop som ska upprättas av ERA. One-stop-shop ska vara

- en enda kontaktpunkt för ansökningar om typgodkännande, godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och gemensamma säkerhetsintyg, och
- en gemensam plattform för informationsutbyte för de sökande, ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna i godkännande- och tillståndsärenden.

När det gäller frågor om säkerhet ska ERA lämna rekommendationer till kommissionen om gemensamma säkerhetsindikatorer, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål. Det kan även bli aktuellt med rekommendationer om andra åtgärder på säkerhetsområdet. Vidare ska ERA ge riktlinjer för att bistå de nationella säkerhetsmyndigheterna i tillsynsarbetet. ERA ska också utfärda, förnya, dra in, ändra, begränsa eller återkalla gemensamma säkerhetsintyg.

ERA:s roll i arbetet med att uppnå driftskompatibilitet i järnvägssystemet handlar bl.a. om att lämna rekommendationer till kommissionen och ge vägledning om standarder för de berörda europeiska standardiseringsorganen. ERA ska också utfärda godkännande för utsläppande på marknaden för fordon och fordonstyper samt förnya, dra in, ändra eller återkalla sådana godkännanden. När det gäller projekt som innehåller markbaserad ERTMS-utrustning, ska ERA kontrollera de tekniska lösningarna och fatta beslut om förhandsgodkännande innan det slutliga godkännandet för ibruktagande fattas av den nationella säkerhetsmyndigheten. Även i fråga om verksamheten vid anmälda organ för bedömning av överensstämmelse ska ERA ha en stödjande funktion.

ERA har enligt ERA-förordningen också en 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. ERA 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 ERA ska förvalta.

ERA har också en särskild uppgift för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). ERA ska fungera som s.k. systemansvarig myndighet för ERTMS för att säkerställa en samordnad utveckling av ERTMS i unionen. Vidare har ERA en uppgift i övervakningen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, vilket bl.a. innebär övervakning av de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete och beslutsprocesser genom granskning och inspektioner. ERA ska ha rätt att granska de nationella säkerhetsmyndigheternas förmåga att fullgöra uppgifter i fråga om säkerhet och driftskompatibilitet och effektiviteten i de nationella säkerhetsmyndigheternas övervakning av aktörernas säkerhetsstyrningssystem. ERA ska vidare, tillsammans med de nationella utredningsorganen, samla in uppgifter om olyckor och tillbud. Vartannat år ska ERA för kommissionen lägga fram och offentliggöra en rapport om

utvecklingen av säkerhet och driftskompatibilitet inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

I förordningen regleras också ERA:s organisation. ERA:s förvaltnings- och ledningsstruktur ska bestå av en styrelse, en direktion, en verkställande direktör och en eller flera överklagandenämnder. Det anges hur dessa organ ska utses och vilka uppgifter de ska ha. Det finns bestämmelser om hur vissa beslut som fattats av ERA i fråga om gemensamt säkerhetsintyg eller godkännande kan bli föremål för överklagande till överklagandenämnden. Det redogörs även för omprövning och om skiljeförfarande vid meningsskiljaktighet mellan ERA och en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter.

I förordningen regleras också samarbetet mellan ERA och nationella myndigheter och organ (artikel 76). Det anges att ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska ingå samarbetsavtal för arbetet med genomförandet av artiklarna 14 (gemensamma säkerhetsintyg), 20 (godkännande för utsläppande på marknaden av fordon) och 21 (godkännande för utsläppande på marknaden av fordonstyper). 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 ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna.

4.4.3 Driftskompatibilitetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/797

Syfte

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 Europeiska unionens järnvägssystem (delsystemen). Den tekniska harmoniseringen syftar också till att det successivt ska inrättas en inre marknad för järnvägsmateriel och tjänster på järnvägsområdet.

Den största nyheten jämfört med tidigare direktiv på driftskompatibilitetsområdet är att det införs godkännande av fordon på unionsnivå. Det innebär att ERA, med bistånd från berörd nationell säkerhetsmyndighet, ska pröva godkännande av att släppa ut fordon på marknaden och typgodkännanden. Tanken är att reducera antalet godkännandeprocesser och därigenom korta ledtiderna samt minska den administrativa bördan för de sökande samtidigt som kraven på säkerhet upprätthålls.

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). Av bilaga I framgår att unionens järnvägssystem består av järnvägsnät och fordon. Med begreppet järnvägsnät avses i definitionen i artikel 2 de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa att unionens järnvägssystem fungerar säkert och kontinuerligt. I unionens järnvägssystem ingår enligt bilaga I järnvägsnät som utgörs av linjer för höghastighetstrafik 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 förortstrafik och de järnvägsföretag som bedriver trafik på enbart sådana nät. Vidare får medlemsstaterna från tillämpningen av regelverket undanta bl.a. privatägd järnvägsinfrastruktur 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.

I direktivet regleras inledningsvis TSD (kapitel II). Kommissionen har befogenhet att anta TSD i form av delegerade akter. I dessa fastställs hur varje delsystem ska uppfylla de väsentliga kraven. Det regleras också vad varje TSD ska innehålla samt hur arbetet med att ta fram, anta och göra översyner av TSD ska gå till. Vidare behandlas vad som ska gälla i de fall det framkommer att det finns brister hos en TSD samt i vilka situationer det är möjligt för medlemsstaterna att tillåta en sökande att slippa tillämpa en viss TSD.

Järnvägssystemet delas enligt direktivet in i delsystem och driftskompatibilitetskomponenter (kapitel III och IV). I direktivet anges de villkor som uppställs för att en driftskompatibilitetskomponent ska få släppas ut på marknaden och hur bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet för användning ska göras. För delsystem slås det inledningsvis fast att det ska råda fri rörlighet om de väsentliga kraven är uppfyllda. Delsystem ska anses uppfylla de väsentliga kraven om de överensstämmer med tillämpliga TSD och eventuella nationella regler som antagits och utformats i enlighet med direktivets krav. I samband med detta 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 förfarandet för EG-kontroll genomförts inte uppfyller de väsentliga kraven. Direktivet reglerar godkännandeprocessen för fasta järnvägsinstallationer och för fordon (kapitel V). Efter det att EG-kontrollförfarandet 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 järnvägssignalsystemet 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.

Vidare regleras i direktivet vad som ska gälla för organ för bedömning av överensstämmelse (kapitel VI). 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 och utsedda organ som bedömer krav som framgår av nationella regler (för närvarande 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.

Direktivet innehåller också bestämmelser om olika register (kapitel VII). Det gäller fordonsregister, europeiskt register över fordonstyper och infrastrukturregister. Vidare finns bestämmelser om fordonsnummersystem som ska anges vid registrering. Avslutningsvis innehåller direktivet (kapitel VIII) övergångs- och slutbestämmelser. De nya reglerna ska inte tillämpas retroaktivt. Fordonsgodkännanden som beslutats före ikraftträdandet av det nya regelverket ska fortsätta att gälla på de villkor enligt vilka de ursprungligen beviljades. Om ett fordons 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 i fråga om det nya och utvidgade området. Nytt godkännande krävs också efter modernisering eller ombyggnation. 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.

4.4.4 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 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. Genom direktivet harmoniserades bl.a. de nationella säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsområden samt rutinerna för olycksutredning. I direktivet

fastställdes vidare bestämmelser som ska genomföras i medlemsstaternas lagstiftning, bl.a. när det gäller säkerhetsstyrningssystem, säkerhetsintyg för järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. På överstatlig nivå ska det fastställas gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål som medlemsstaterna ska beakta genom att anta nationella säkerhetsbestämmelser som överensstämmer med dessa. Ett av syftena med inrättandet av ERA var att lägga fast en gemensam inriktning för arbetet med järnvägssäkerheten inom det europeiska järnvägssystemet, 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 har härefter kompletterats, bl.a. genom direktiv 2008/110/EG som innehåller bestämmelser om underhållsansvarig enhet. Direktiv 2004/49/EG med ändringar är genomfört genom 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 propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45). För att fortsätta arbetet med att vidareutveckla ett gemensamt europeiskt järnvägsområde har det ansetts nödvändigt att revidera direktiv 2004/49/EG i grunden. Detta arbete har resulterat i direktiv (EU) 2016/798.

Syfte

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 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 samspelet mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom unionens järnvägssystem (artikel 1 och artikel 2.1). Regleringen överensstämmer i stora delar 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 länder som 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 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, göra 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 ERA och kommissionen, ska använda det därför avsedda it-systemet, i dag benämnt Single Rules Database (tidigare Notif-IT) som förvaltas av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

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, vilket Sverige har gjort.

Direktivets huvudsakliga innehåll

Direktivet innehåller inledningsvis allmänna bestämmelser om syfte, tillämpningsområde och definitioner (kap. I). Tillämpningsområdet anges vara medlemsstaternas järnvägssystem. I skäl tre i direktivets ingress anges att direktivet och direktiv (EU) 2016/797 bör ha samma tillämpningsområde. Tillämpningsområdet för direktivet är alltså "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 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.

Därefter behandlas utveckling och hantering av järnvägssäkerhet (kap. II). Det gäller 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.

Vidare regleras gemensamt säkerhetsintyg och samarbetet kring detta mellan ERA och nationella säkerhetsmyndigheter (kap. III). Därutöver

uppställs krav på säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, tillgång till utbildning, underhåll av fordon och underhållsansvariga enheter.

Direktivet innehåller också regler om den nationella säkerhetsmyndigheten och dess uppgifter (kap. IV). Det gäller bl.a. bestämmelser om tillsyn över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och principer för beslutsfattande.

I direktivet regleras också utredning av olyckor och tillbud (kap. V). Det anges exempelvis att medlemsstaterna ska utse ett utredningsorgan och att ERA ska samarbeta med detta utredningsorgan i vissa fall. I Sverige är det Statens haverikommission som verkar som utredningsorgan. Några större förändringar i detta avseende i förhållande till vad som gällde enligt direktiv 2004/49/EG har inte gjorts. Det införs dock en möjlighet för kommissionen att ta fram genomförandeakter om en rapporteringsstruktur som ska följas vid upprättande av utredningsrapporter för olyckor och tillbud.

4.4.5 Nyheter i det tekniska blocket

Allmänt

Det tekniska blockets 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 bestämmelser har endast ändrats redaktionellt i samband med överflyttningen eller ändrats för att spegla den praxis som vuxit fram och regleringen 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

I dessa direktiv introduceras de flesta av fjärde järnvägspaketets materiella nyheter. En sådan är att det nya driftskompatibilitetsdirektivets geografiska tillämpningsområde utsträcks till att gälla hela unionens järnvägssystem. Det gamla direktivet behövde endast tillämpas på de delar av järnvägssystemet som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN). I båda de nya direktiven införs också nya bestämmelser om delegering av beslutsbehörighet till kommissionen. Syftet bakom dessa bestämmelser är dels att anpassa de nya direktiven till Lissabonfördragets regler, dels att ge kommissionen möjlighet att i detalj harmonisera olika förfaranden som ERA, nationella säkerhetsmyndigheter och olika typer av marknadsaktörer, inklusive oberoende bedömningsorgan, ska tillämpa. Därtill införs ett nytt krav 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 inte sällan kostnadsdrivande underliggande reglering, som kommissionen får anta som delegerade akter respektive genomförandeakter, måste numera varit föremål för en konsekvensanalys av ERA innan kommissionen får fatta beslut om att anta den. I CSM och TSD regleras de krav som

järnvägsföretag ska uppfylla för att få säkerhetsintyg och fordon godkända. Prop. 2021/22:83

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 verksamma 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, vilka oberoende bedömningsorgan som ska användas för att upprätta underlag för ansökan, till vem ansökan ska ställas samt 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 godkännandeprovningen och innebär att sökanden ska 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 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 med detta införs 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). Kommissionen bemyndigas också 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 läggs det i direktiv (EU) 2016/797 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 och därmed kan anses vara driftskompatibla. Denna granskning ska ske innan behörig nationell myndighet fattar beslut om godkännande av installationen i fråga och särskilda bestämmelser reglerar vad som händer om ERA:s 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 kommissionen får besluta att anta dem, är den viktigaste nyheten i järnvägssäkerhetsdirektivet krav på att samtliga i järnvägsverksamheten

berörda aktörer ska vidta åtgärder för riskkontroll. 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 medföra risk för negativa effekter på säkerheten. Slutligen görs det också viss justering av järnvägssäkerhetsdirektivets tillämpningsområde. Syftet är att ge järnvägssäkerhetsdirektivet samma tillämpningsområde som driftskompatibilitetsdirektivet, dvs. hela unionens järnvägssystem.

ERA-förordningen

Den nya ERA-förordningen utökas i förhållande till den tidigare förordningen, (EG) nr 881/2004. Som framgår ovan ges ERA i de nya driftskompatibilitets- och järnvägssäkerhetsdirektiven 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 kommissionen att i genomförandeakter och delegerade akter reglera olika frågor av betydelse för fordonsgodkännande och utfärdande av säkerhetsintyg, dels materiella bestämmelser. Bemyndigandena avser dels hur avgifter för ERA:s hantering av fordonsgodkännanden och utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg ska fastställas, dels hur överklaganden av ERA:s beslut ska hanteras, inklusive hanteringen av tvister mellan ERA och nationella säkerhetsmyndigheter. Att sådana tvister förutses beror på att nationella säkerhetsmyndigheter ska vara ERA 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 huruvida en nationell säkerhetsmyndighet och ERA är oeniga om de nationella kraven är uppfyllda eller inte. 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 ERA och nationella säkerhetsmyndigheter.

Dessutom finns det i ERA-förordningen bestämmelser om det it-baserade kommunikations- och ärendehanteringssystemet one-stop-shop. One-stop-shop 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 kommissionen i övervakningen av medlemsstaternas införlivande av det tekniska blocket, dels att ge ERA bättre möjligheter att på frivillig grund förmå nationella

säkerhetsmyndigheter samt anmälda och utsedda organ att harmonisera sin tillämpning av regelverket.

I ERA-förordningen anges också att ERA ska vara systemansvarig myndighet för det europeiska signal- och trafikledningssystemet 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 ERA 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.

4.5 Marknadsblocket

4.5.1 Allmänt

Inom EU öppnades marknaden för godstransporter på järnväg för konkurrens i januari 2007 och marknaden för internationella persontransporter på järnväg öppnades för konkurrens i januari 2010.

I många medlemsstater har dock den nationella persontrafikmarknaden varit stängd för konkurrens. Kommissionen framhöll när förslaget till fjärde järnvägspaketet presenterades att detta 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 tillräckligt snabba att anpassa sig till marknads krav och önskemål. I en del medlemsstater är infrastrukturförvaltarnas uppgifter fördelade 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 upphandling i konkurrens av avtal om allmän trafik (kollektivtrafik) på järnväg. Ändringarna i fjärde järnvägspaketet innebär också att förvaltare av järnvägsinfrastruktur ska utföra sina uppgifter oberoende av 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 i det följande.

4.5.2 SERA-direktivet

Syfte

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 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 rådets direktiv av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (91/440/EEG), rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag och 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. Direktiv 2012/34/EU innehåller huvudsakligen bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för infrastruktur samt om villkor för tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Det innehåller också bestämmelser om medlemsstaternas skyldigheter i fråga om effektiva tillsynsorgan och deras tillsyn, liksom om medlemsstaternas finansiering och styrning av järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling. Direktivet har i huvudsak genomförts genom ändringar i järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter från Transportstyrelsen.

Direktivets huvudsakliga 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 kapitel motsvarar ett av de ovan nämnda direktiven.

Direktivet inleds med allmänna bestämmelser om syfte, tillämpningsområde och definitioner (kap. I). Av bestämmelserna framgår att direktivet gäller förvaltning av järnvägsinfrastruktur samt inrikes och internationella järnvägstransporter som utförs av järnvägsföretag. Därtill regleras utfärdande, förnyande och ändring av tillstånd (licens) för järnvägsföretag. Slutligen innehåller det reglering om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Det inledande kapitlet i direktivet innehåller också bestämmelser om möjligheter för medlemsstaterna att undanta vissa verksamheter och järnvägsnät från hela eller delar av direktivet. 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 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 kapitlet där de materiella bestämmelserna finns. Det gäller bl.a. 3 kap. 4 § (undantag från licenskraven), 4 kap. 2 § (undantag från särredovisningskraven) och 5 kap. 4 § (undantag från trafikeringsrättsbestämmelserna).

Direktivet fortsätter med regler om utvecklingen av unionens järnvägar (kap. II). Här 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 verksamheten 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 kapacitetstilldelningsprocess som infrastrukturförvaltare är skyldiga att hålla i och som för närvarande regleras i 6 kap. järnvägslagen.

I direktivet behandlas också tillstånd för järnvägsföretag (kap. III), som i 3 kap. 2 § järnvägslagen kallas licens. Direktivets bestämmelser är indelade i tre avsnitt – tillståndsmyndighet, villkor för meddelande av tillstånd och tillståndets giltighet.

Den dominerande och från marknadsregleringssynpunkt mest betydelsefulla delen av direktivet innehåller bestämmelser för att säkerställa konkurrensneutral och icke-diskriminerande tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av infrastrukturavgifter och avgifter för tjänster samt om regleringsorganet (kap. IV). För närvarande finns dessa regler i huvudsak i 6 och 7 kap. järnvägslagen.

Närmare om syftet med direktivet och dess innehåll samt tidigare rättsakter finns beskrivet i propositionen Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (prop. 2014/15:120 s. 28 f.).

4.5.3 Direktiv (EU) 2016/2370, ändringsdirektivet

Syfte

Kommissionen presenterade i januari 2013 sitt förslag till ett fjärde järnvägspaket. I marknadsblocket 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.

Godstrafik och internationell persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2007 respektive 2010, i enlighet med 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 och 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. 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 trafik, ansågs det nödvändigt att även kräva ett konkurrensutsatt anbudsförfarande för sådana avtal för att uppnå den önskade marknadsöppningen. Fjärde järnvägspaketet innehåller därför även ändringar av EU:s kollektivtrafikförordning, se 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.

EU har länge strävat efter att infrastrukturförvaltarna ska vara oberoende i förhållande till järnvägsföretag. Avsikten är att undanröja incitament för infrastrukturförvaltare att tillhandahålla tåglägen på diskriminerande villkor. Tanken är att det först då blir möjligt att garantera icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen, vilket i sin tur är en förutsättning för ett framgångsrikt öppnande av marknaden för inhemska persontrafiktjänster. Härigenom undanröjs också den möjlighet till korssubventionering som finns inom vertikalt integrerade strukturer och som leder till snedvridning av marknaden. Ändringsdirektivet innebär dock inget krav på fullständig separation mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, utan de tillåts under vissa förutsättningar ha en ägarmässig eller organisatorisk 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 uppställs krav på skyddsåtgärder för företagets struktur, bl.a. när det gäller uppdelning av de finansiella kopplingarna mellan infrastrukturförvaltaren och de andra företagen i den integrerade gruppen. Dessutom fastställs bestämmelser om infrastrukturförvaltarens ledningsstruktur.

Målsättningen och förhoppningen är att ett fungerande gemensamt europeiskt järnvägsområde ska bidra till att ytterligare utveckla järnvägstransporterna som ett trovärdigt alternativ till andra transportslag.

Ändringsdirektivets huvudsakliga innehåll

Ändringsdirektivet består av två artiklar. Artikel 1 innehåller de materiella reglerna och artikel 2 ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.

Inledningsvis utökas möjligheterna till undantag från grunddirektivets tillämpning. Det gäller dels lågtrafikerade linjer, dels offentlig-privata partnerskap och dels områden där infrastrukturen gränsar till tredjeland. En del befintliga undantag i direktiv 2012/34/EU utökas för att även omfatta delar av de nya bestämmelserna om infrastrukturförvaltares oberoende och opartiskhet.

Bestämmelserna om infrastrukturförvaltares oberoende utökas. Tidigare har dessa bestämmelser enbart handlat om oberoende vad gäller infrastrukturförvaltares utförande av de väsentliga uppgifterna (uttag av avgifter och tilldelning av tåglägen). Genom ändringsdirektivet regleras vilka uppgifter som ska ligga på infrastrukturförvaltare. Det gäller drift, underhåll och modernisering av järnvägsnätet samt utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Oberoendekraven omfattar samtliga delar.

Vidare anges att andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag inte får påverka infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna. Detta ska uppnås genom bestämmelser om oberoende och opartiskhet för infrastrukturförvaltarens styrelsemedlemmar, de chefer som rapporterar till styrelsen och personer som ansvarar för beslut om de väsentliga uppgifterna. Vidare införs vissa skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltarnas oberoende och opartiskhet när det gäller de väsentliga uppgifterna, men även för trafikledning och planering av underhåll, entreprenad av infrastrukturförvaltarens uppgifter samt finansiell insyn.

Den viktigaste ändringen i direktivet gäller öppnandet av marknaden för nationell persontrafik. Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i samtliga medlemsstater, dvs. de nationella persontrafikmarknaderna (den svenska persontrafikmarknaden är öppen för konkurrens sedan 2010). Medlemsstaterna ska dock även enligt ändringsdirektivet få begränsa tillträdesrätten om den nya trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i avtal om allmän trafik (s.k. skadlighetsprövning). Direktivet innehåller även en ny bestämmelse om möjlighet för medlemsstaterna att införa krav på gemensamma informations- och direktbiljettsystem samt beredningsplaner för att säkerställa att passagerare får assistans vid avbrott i trafiken.

5 En ny järnvägslagstiftning

5.1 Järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar

Regeringens förslag: En ny järnvägsmarknadslag, järnvägstekniklag, järnvägssäkerhetslag och lag om nationella järnvägssystem ska ersätta den nuvarande järnvägslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: De remissinstanser som kommenterar förslaget om att dela upp järnvägslagen i fyra nya lagar är positiva till förslaget. Det gäller bl.a. *Trafikverket* och *Transportstyrelsen*.

Skälen för regeringens förslag

Ett svårtillgängligt regelverk

När järnvägslagen tillkom 2004 fanns det behov av en samlad lagstiftning på järnvägsområdet. Det motiverades bl.a. med att de EG-direktiv som då fanns utgjorde en omfattande reglering av en begränsad samhällssektor. Vidare anfördes att om det nya EG-regelverket skulle genomföras med ändringar i det befintliga regelverket, skulle direktivens systematik och struktur överges. Detta skulle riskera att försämra överskådligheten. Därefter har järnvägslagen kompletterats på olika sätt när ny EU-lagstiftning tillkommit. Femton år senare har lagen blivit ett svåröverskådligt lapptäcke där det varit svårt att bibehålla systematik och

struktur. Sannolikheten är hög för att detaljeringsnivån i EU-lagstiftningen ytterligare 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 fjärde järnvägspaketet ska genomföras i svensk rätt. Enligt artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) 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 gällde även 2004 då järnvägslagen tillkom. En viktig skillnad är dock att det sedan Lissabonfördragets tillkomst har blivit allt vanligare att direktiven kompletteras genom EU-rättsakter i form av delegerade akter eller genomförandeakter, som ofta är direkt gällande för dem som de vänder sig till.

Enligt artikel 290 i EUF-fördraget kan kommissionen genom en lagstiftningsakt delegeras befogenhet att anta akter som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten, s.k. delegerade akter. Det tekniska blocket innehåller tre sådana bemyndiganden till kommissionen. Inom marknadsblocket finns i direktiv 2012/34/EU redan fyra bemyndiganden för kommissionen att anta delegerade akter. Inga nya bemyndiganden tillförs direktivet genom direktiv (EU) 2016/2370.

Enligt artikel 291 i EUF-fördraget ska medlemsstaterna vidta alla nationella lagstiftningsåtgärder som är nödvändiga för att genomföra unionens lagstiftning. Om enhetliga villkor för genomförande av EU-lagstiftningen behövs ska normalt kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Inom det tekniska blocket finns 22 sådana bemyndiganden till kommissionen. I direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370, finns det 17 bemyndiganden.

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. Processen att ändra lag, förordning och myndighetsföreskrifter tar tid. Den nationella regleringen behöver därför vara flexibel så att utrymme finns för de EU-rättsakter som kan komma att beslutas.

Järnvägslagen behöver delas upp i flera lagar

Mot bakgrund av det som anges ovan föreslås att järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar: en järnvägsmarknadslag, en järnvägstekniklag, en järnvägssäkerhetslag och en lag om nationella järnvägssystem. Ingen av lagarna bör gälla för tunnelbana och spårväg, som 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. Det finns flera skäl till uppdelningen.

Ett viktigt skäl är att lagstiftningen inom det tekniska blocket respektive marknadsblocket har delvis olika tillämpningsområden och definitioner. Ett annat skäl 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 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 hänger samman med denna.

Uppdelningen innebär att bestämmelser från järnvägslagen i stor utsträckning flyttas över till en eller flera av de nya lagarna.

Hänvisningsteknik

Vissa av de bestämmelser som föreslås i de nya lagarna bör hänvisa till tillämplig EU-rättsakt. Hänvisningar till EU-rättsakter kan göras antingen statiska eller dynamiska. En statisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i en viss angiven lydelse. Detta innebär att om EU-rättsakten ändras måste även hänvisningen i den svenska lagen ändras för att ändringen i tillämplig EU-rättsakt ska få genomslag i den svenska lagen. En dynamisk hänvisning innebär att hänvisningen inte är knuten till en viss lydelse av EU-rättsakten. Den svenska lagen behöver då inte ändras för att ändringar i direktivet ska få genomslag i den svenska lagen. Utgångspunkten för tillämpningen av hänvisningsteknik generellt och i de här aktuella lagarna är att i de fall det endast är fråga om en upplysning, som inte ger något materiellt innehåll till lagen bör hänvisningen vara dynamisk, medan motsatsen bör gälla i de fall hänvisningen innebär att lagen tillförs en materiell reglering. Flertalet av hänvisningar till EU-rättsakter i de här aktuella lagarna är av upplysningskaraktär. Det gäller t.ex. allmänna upplysningar om att lagarna genomför vissa direktiv och att tillsynsmyndigheten gets vissa myndighetsuppgifter som framgår av rättsakten, men även i de fall det som en upplysning till rättstillämparen hänvisas till en EU-förordning som är direkt tillämpliga och alltså gäller oavsett om det finns en hänvisning till den eller inte. För att dels inte i onödan, av rent formella skäl, behöva ändra i lagstiftningen när det görs ändringar i det bakomliggande och anslutande EU-rättsakter, dels eventuella ändringar i dessa ska få omedelbart genomslag i Sverige, är det lämpligt att hänvisningarna i de nya lagarna så långt möjligt görs dynamiska. Med utgångspunkt från dessa bakomliggande principer kan konstateras att de flesta hänvisningarna till EU-rättsakter i de nya lagarna föreslås bli dynamiska. Undantag är i första hand vissa hänvisningar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, där hänvisningarna bedömts tillföra ett materiellt innehåll till regleringen som också överensstämmer med nuvarande hänvisningar i lagen (avsnitt 21).

5.2 Ny järnvägsmarknadslag

Regeringens förslag: Det ska införas en järnvägsmarknadslag som omfattar den marknadsreglering som är nödvändig för att följa direktiv 2012/34/EU, inklusive ändringsdirektivet. Den nya lagen ska ersätta de delar av järnvägslagen som handlar om licens, redovisning, trafikeringsrätt, tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster samt uttag av avgifter för utnyttjande av infrastrukturen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: 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. Denna lag ersätter järnvägslagen i de delar som handlar om licens (3 kap.), redovisning av järnvägsverksamhet (4 kap.), trafikeringsrätt (5 kap.), tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster (6 kap.) samt avgifter (7 kap.). Merparten av regleringen i nya lagen flyttas över från järnvägslagen.

Avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar är att skapa ett ”regelpaket” hänförligt till varje direktiv. För marknadsregleringens del kommer paketet att 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.

5.3 Ny järnvägstekniklag

Regeringens förslag: Det ska införas en järnvägstekniklag som ersätter de delar av 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).

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: 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 föreslagna uppdelningen av

järnvägslagen innebär att regleringen om tekniska krav på delsystem och komponenter, EG-kontroll och godkännande av materiel inför ibruktage som i dag regleras i 2 kap. järnvägslagen blir en ny järnvägstekniklag. ”Regelpaketet” som gäller 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), en järnvägsteknikförordning beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten.

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 avser krav på tekniskt godkännande av järnvägsmateriel bör bestämmelserna flyttas över till den nya järnvägstekniklagen. Nuvarande regler som föreslås flyttas över till järnvägstekniklagen innebär också att om revisionsutskottet inom OTIF (Mellanstatliga organisationen för internationell transport med järnväg) har beslutat om en för Sverige bindande ändring av bihang G, ska ändringen automatiskt gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget. För ett sådant förordnande krävs att riksdagen beslutar med kvalificerad majoritet, se 10 kap. 6 § andra stycket och 9 § regeringsformen. Det innebär att minst tre fjärdedelar av de röstande och mer än hälften av riksdagens ledamöter röstar för det. Riksdagens beslut kan också fattas i den ordning som gäller för stiftande av grundlag (jfr propositionen Modernare regler för internationell järnvägstrafik 2014/15:58 s. 26 f.).

5.4 Ny järnvägssäkerhetslag

Regeringens förslag: Det ska införas en järnvägssäkerhetslag som ersätter de delar av järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem samt om säkerhetsintyg för järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Ordningsbestämmelserna och vissa straffbestämmelser i järnvägslagen förs också över till järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Genom järnvägslagen infördes bl.a. direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar 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 för järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Tillståndsförmerna licens och nationellt trafiksäkerhetstillstånd i järnvägslagen kommer att regleras i den nya järnvägsmarknadslagen respektive den nya lagen om nationella järnvägssystem. Ordningsbestämmelserna i 9 kap. järnvägslagen och till dessa anslutande straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen förs också över till den nya

järnvägssäkerhetslagen. Detsamma gäller straffbestämmelser för den som framför spårfordon efter att ha intagit alkohol eller narkotika.

Som framgår ovan är avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar att skapa ett ”regelpaket” hänförligt till varje direktiv. För krav på säkerhet kommer paketet att bestå av den nya järnvägssäkerhetslagen, alla direkt tillämpliga förordningar från EU hänförliga till direktiv (EU) 2016/798 (t.ex. gemensamma säkerhetsmetoder, CSM), en järnvägssäkerhetsförordning beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten. Bestämmelser hänförliga till direktivet kommer även att finnas i lagen om undersökning av olyckor och i förordningen om undersökning av olyckor.

5.5 Ny lag om nationella järnvägssystem

Regeringens förslag: Det ska införas en lag om nationella järnvägssystem för järnvägssystem som inte omfattas av den nya järnvägstekniklagen och den nya järnvägssäkerhetslagen. Lagen om nationella järnvägssystem ersätter de delar i järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem samt godkännande av delsystem och järnvägsfordon som får undantas från EU-regleringen. Vidare ersätts de delar i järnvägslagen som handlar om nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Ordningsbestämmelser i 9 kap. järnvägslagen och straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen förs också över till lagen om nationella järnvägssystem.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: 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. Tillståndsformerna 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, vilket 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, när det gäller strikt nationella förhållanden, över till den nya lagen om nationella järnvägssystem. Lagen är till stor del strukturerad på samma sätt som den nya järnvägssäkerhetslagen.

Som nämns ovan är avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar att skapa ”regelpaket”, som i detta fall innefattar 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 Järnvägsmarknadslagens innehåll, syfte och omfattning

Regeringens förslag: Järnvägsmarknadslagen ska tillämpas på förvaltning av järnvägsinfrastruktur, förvaltning av privatägda anslutningslinjer och sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster, utförande och organisation av järnvägstrafik samt tillhandahållande av tjänster.

Syftet med lagen ska vara att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad. Lagen ska genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Järnvägslagen gäller för järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon, utförande och organisation av järnvägstrafik, förvaltning av järnvägsinfrastruktur och tillhandahållande av tjänster för järnvägstrafik. Tunnelbana och spårväg omfattas inte av lagen utan regleras i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Järnvägslagen innehåller bestämmelser från tidigare nationell lagstiftning och från olika EU-direktiv. De bestämmelser som härrör från direktiv 2012/34/EU (marknadsregleringen) har delvis ett annat tillämpningsområde än de bestämmelser som genomför den EU-rättsliga säkerhets- och teknikregleringen i lagen. Eftersom inte alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare omfattas av marknadsregleringen, begränsas tillämpningsområdet genom särskilda undantagsbestämmelser. 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. från 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 tekniskt som en infrastrukturförvaltare enligt järnvägslagen men undantas samtidigt ifrån bestämmelser som gäller marknadsreglering för infrastrukturförvaltare i 6 och 7 kap. (1 kap. 1 b § järnvägslagen).

Med den föreslagna uppdelningen av järnvägslagen ges möjlighet att anpassa tillämpningsområdet för lagen till direktiv 2012/34/EU. Till skillnad från den EU-rättsliga teknik- och säkerhetsregleringen, som ska tillämpas för ett visst geografiskt utpekad järnvägsnät (dock definierat i funktionella termer) – dvs. det järnvägsnät på svenskt territorium som ingår i unionens järnvägssystem, är utgångspunkten enligt direktiv 2012/34/EU att marknadsregleringen ska tillämpas av dem som bedriver verksamhet inom järnvägsområdet. Det gäller i huvudsak förvaltning av järnvägsinfrastruktur och utförande eller organisering av järnvägstransporter samt tillhandahållande av tjänster. Någon geografisk avgränsning till unionens järnvägssystem eller dylikt görs initialt inte. Däremot är undantagen från direktivets krav i vissa fall beskrivna i termer av företag som bedriver verksamhet vid en viss typ av järnvägsnät, t.ex. lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur (se artikel 2.2) som även skulle kunna pekats ut geografiskt. Skälen för att verksamheter undantas från regleringen är att de bedöms sakna eller ha mycket begränsad betydelse för en fungerande europeisk inre järnvägsmarknad.

Järnvägsmarknadslagen bör innehålla bestämmelser om förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur samt tillhandahållande av tjänster. *Lagrådet* anser att järnvägsmarknadslagens tillämpningsområde för att bli tydligare ska regleras i en positiv bestämmelse och inte, som i lagrådsremissen, begränsas till en reglering av undantag från lagens tillämpningsområde. Lagrådet öppnar för att en sådan bestämmelse kan utformas på olika sätt beroende bl.a. på vilken detaljeringsgrad som anses önskvärd. Regeringen delar Lagrådets synpunkt att det bör föras in en paragraf i lagen som anger lagens tillämpningsområde. En sådan reglering bör ta sikte på de verksamheter som omfattas av lagen snarare än verksamhetsutövare eller aktörer. Detta överensstämmer också med Lagrådets förslag på hur paragrafen skulle kunna utformas. Det minskar också risken för att någon aktör, som t.ex. kan ha fått i uppgift att utföra en viss uppgift, inte omnämns och därmed faller utanför lagens tillämpningsområde. Bestämmelsen bör med anledning härav också hållas på en övergripande nivå och så långt möjligt överensstämma med hur tillämpningsområdet för direktivet formuleras. Sammanfattningsvis bör det anges i paragrafen att lagen ska tillämpas på förvaltning av järnvägsinfrastruktur och förvaltning av privatägda anslutningslinjer och sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster. Vidare ska det anges att lagen ska tillämpas på utförande och organisation av järnvägstrafik och tillhandahållande av tjänster.

Att lagen innehåller bestämmelser om förvaltning av järnvägsinfrastruktur innebär att bestämmelserna främst riktar sig till infrastrukturförvaltare och innefattar exempelvis tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Från begreppet järnvägsinfrastruktur undantas dock privatägda anslutningslinjer och sidospår (se avsnitt 6.1.1). Förvaltning av sådana spår och linjer bör dock omfattas av lagen i ett specifikt avseende. Det gäller i fråga om rätt till tillträde till spåren eller linjerna om de behövs för att ett järnvägsföretag eller en annan sökande ska kunna få tillträde till en anläggning för tjänster.

De som utför och organiserar järnvägstrafik är i första hand järnvägsföretag, som både utför och organiserar trafik, och aktörer som enbart organiserar trafik, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (s.k. andra sökande av infrastrukturkapacitet). Bestämmelserna i lagen bör också omfatta tillhandahållande av tjänster som behövs för att utföra järnvägstrafik. Som exempel på sådana tjänster kan nämnas lastning och lossning vid godsterminaler. Verksamheterna omfattas av olika delar av lagen.

Syftet med lagen bör vara att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad. Med detta menas att de som ansöker om infrastrukturkapacitet och tillträde till anläggningar för tjänster ska behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt t.ex. när det gäller tilldelning av tåglägen, uttag av avgifter och tillgång till tjänster som behövs för att utföra järnvägstrafik.

6.1.1 Begreppet järnvägsinfrastruktur

Regeringens förslag: Järnvägsinfrastruktur ska definieras 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. Sådana anläggningar och anordningar ska dock inte omfattas om de utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker innehållet i den föreslagna definitionen men anser att den bör förtydligas. *Trafikverket* anser generellt att definitionerna i de nya lagarna ska överensstämma med definitionerna i direktivet för att uppnå den harmonisering som EU-regelverket syftar till. Genom förslaget skapas klarhet om Trafikverkets förvaltningsobjekt i relation till Trafikverkets interna elkraftnät, vilket kan innebära att Trafikverket inte längre kan undantas från koncessionsplikt på elmarknaden. Trafikverket framhåller också att järnvägsinfrastruktur enligt SERA-direktivet inkluderar plattformar för både passagerare och för gods. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* tillstyrker förslaget att undanta spår och andra anläggningar inom anläggningar för tjänster när det gäller omlastningspunkter, kombiterminaler och hamnanläggningar. Däremot bör, enligt VTI, rangerbangårdar ingå i infrastrukturförvaltarens ansvar eftersom ombildning av tåg är viktig för att kunna få effektiva godstransportflöden, vilket är särskilt aktuellt för godsbangårdarna i Hallsberg, Malmö och Göteborg. *Transportföretagen* är positivt till att det tydliggörs att spåren inom tjänstanläggningar inte behöver förvaltas i enlighet med marknadskraven för infrastrukturförvaltare.

Skälen för regeringens förslag: Hur begreppet järnvägsinfrastruktur definieras är av betydelse vid tillämpning av marknadsregleringen. Det avgör t.ex. vem som ska anses vara infrastrukturförvaltare och som därmed ska följa det omfattande regelverket som riktas mot dessa. I hittillsvarande

järnvägslag 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 §). Definitionen i järnvägslagen fördes i stort sett oförändrad över från den gamla järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). I järnvägslagen används samma definition av järnvägsinfrastruktur för marknads-, säkerhets- och teknikregleringen. För att undvika särskilda undantagsbestämmelser i fråga om marknadsregleringen bör, när järnvägslagen nu föreslås delas upp i olika lagar, begreppet järnvägsinfrastruktur definieras mer i linje med definitionen i direktiv 2012/34/EU. I direktivet definieras järnvägsinfrastruktur som de anläggningar som finns förtecknade i bilaga I (artikel 3.3). För att det ska vara fråga om järnvägsinfrastruktur, ska anläggningarna ingå i en spår-anläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelsk version) eller lokstallar, privata anslutningslinjer eller sidospår. Direktivet är dock inte helt entydigt och vissa anläggningar som räknas upp i bilaga I som järnvägsinfrastruktur utgör även spår i sådana anläggningar för tjänster till vilka tillträde ska tillförsäkras enligt reglerna om tillhandahållande av tjänster (bilaga II p. 2). Det bör därför göras en ändamålsenlig tolkning av begreppen. Även om regelverket i fråga om tillträde till järnvägsinfrastruktur är mer omfattande än för anläggningar för tjänster, gäller även för de senare krav på icke-diskriminerande tillträde.

Som flera remissinstanser påpekar är det väsentligt att det i definitionen beaktas såväl ordalydelsen i direktivet som diverse praktiska förhållanden. Det är dock inte praktiskt hanterbart med en definition som är alltför detaljerad och omfattande. Definitionen bör hållas på en övergripande nivå. Utgångspunkten bör fortsatt vara järnvägslagens definition av järnvägsinfrastruktur, som dock bör kompletteras med de undantag som medges i direktivet för att inte tillämpningen av regleringen ska bli mer omfattande än avsett. Det innebär att järnvägsinfrastruktur även i fortsättningen bör definieras 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. Sådana anläggningar och anordningar bör dock inte omfattas om de utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare. Det innebär att det för stationer även i fortsättningen bör gälla att t.ex. spår, plattformar och perronger utgör järnvägsinfrastruktur, medan stationshus inte omfattas av begreppet.

Genom de föreslagna undantagen får begreppen anslutningslinje, sidospår och privatägd betydelse vid tillämpningen. I bilaga I till direktivet står det ”privata” anslutningslinjer och sidospår. Begreppet privat är i detta sammanhang inte helt tydligt eftersom alla bolag i viss mening är privata enheter. Det kan dock inte antas vara avsikten med direktivet att om anslutningslinjen eller sidospåret ägs eller förvaltas av ett bolag, linjen och spåren inte anses utgöra järnvägsinfrastruktur. Avsikten med att i den svenska lagstiftningen i stället använda begreppet privatägd är att tydliggöra att offentligt ägd infrastruktur bör omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur, oavsett om det sker genom ett offentligt ägt bolag

eller en myndighet. Som det allmänna bör här avses staten, regioner och kommuner. Bedömningen av om huruvida 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.

6.2 Undantag från järnvägsmarknadslagen

6.2.1 Bakgrund

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). Utgångspunkten för förslagen i denna proposition är att utnyttja de undantagsmöjligheter som finns i direktiv 2012/34/EU och inte gå utöver direktivets minimikrav, om det inte bedöms 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 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 detta avseende. För den som utför trafik på ett järnvägsnät som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem bör det krävas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt den lagen.

6.2.2 Verksamheter som undantas från järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om undantag från marknadsregleringen förs över till järnvägsmarknadslagen.

Järnvägsmarknadslagen ska därmed inte gälla 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.

Trots undantaget för verksamhet vid fristående järnvägsnät, ska kapitlen om redovisning, tillsyn och överklagande tillämpas av järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid ett sådant järnvägsnät och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett järnvägsnät av annat slag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Tunnelbana och spårväg

Direktiv 2012/34/EU undantar inte uttryckligen tunnelbana och spårväg från tillämpningsområdet. Det gör däremot säkerhets- och driftskompatibilitetsdirektiven ((EU) 2016/797 och (EU) 2016/798). När järnvägslagen infördes kommenterades att begreppet järnväg varken var definierat i den svenska lagstiftningen eller i de aktuella EG-direktiven (prop. 2003/04:123 s. 66). Någon gränsdragning för tillämpningsområdet kunde därför inte uppnås genom en definition. Inte något av de EG-direktiv som skulle införlivas ansågs emellertid omfatta tunnelbana och spårväg. I järnvägslagen anges därför att lagen inte gäller för tunnelbana och spårväg (1 kap. 1 § andra stycket). Det kan konstateras att direktiv 2012/34/EU inte heller efter nu aktuella ändringar omfattar tunnelbana och spårväg, trots att dessa verksamheter fortsatt inte uttryckligen räknas upp bland undantagen. I förslagen till järnvägstekniklag och järnvägssäkerhetslag anges i enlighet med de direktiv som ligger bakom dessa regleringar uttryckligen att tunnelbana och spårväg inte omfattas av lagarnas tillämpningsområde. För att i detta avseende uppnå enhetlighet mellan lagarna och inte skapa otydlighet när det gäller tillämpningsområdet föreslås att tunnelbana och spårväg uttryckligen undantas även i järnvägsmarknadslagen.

Lokala och regionala fristående banor

I järnvägslagen finns ett flertal bestämmelser som undantar verksamhet vid lokala och regionala fristående banor från olika delar av marknadsregleringen. Enligt 1 kap. 1 a § järnvägslagen undantas verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik från bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.). Vidare kan den som endast utför persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd i stället för en licens (3 kap. 4 § 1). Avslutningsvis gäller inte bestämmelserna om särredovisning för verksamhet vid sådana nät (4 kap. 1 och 1 a §§) eller den öppna tillträdesrätten (5 kap. 4 § 1). Detta innebär sammanfattningsvis att den som förvaltar sådan järnvägsinfrastruktur i dagsläget inte omfattas av bestämmelser i järnvägslagen som härrör från direktiv 2012/34/EU. Undantagen har sin grund i direktivets artikel 2.2 och 2.3. Ingen skillnad är avsedd för järnvägsmarknadslagen. Eftersom den nya lagen endast omfattar marknadsreglering från direktivet, kan den som bedriver verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik undantas helt från lagens tillämpningsområde. Det gäller både förvaltning av och utövande av trafik vid järnvägsnätet. Det förekommer dock ett undantag från undantaget när det gäller krav på redovisning. Det gäller företag som står under direkt eller indirekt kontroll av ett annat företag som också utför trafik på nät som

Privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods (industrispår)

Medlemsstaterna får enligt artikel 2.2d i direktiv 2012/34/EU undanta företag som enbart utför godstrafik på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till infrastrukturen för egen godstransport från bestämmelserna om licens för järnvägsföretag (artiklarna 16–25). Enligt artikel 2.3d, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, får medlemsstaterna även undanta sådana järnvägsnät från artiklarna om infrastrukturförvaltares oberoende, finansiering av infrastrukturen, villkor för tillträde till tjänster samt tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter (artiklarna 7–7d, 8 och 13 samt 26–58).

Enligt järnvägslagen gäller inte bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.) för verksamheter 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 heller ingen generell och lagreglerad tillträdesrätt till sådana järnvägsnät (5 kap. 4 § 1). Vidare räcker det för den som bedriver trafik på nätet att ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd i stället för en licens (3 kap. 4 § 2). Den som bedriver verksamhet vid sådana järnvägsnät är dock för närvarande inte undantagen från bestämmelserna om redovisning av järnvägsverksamhet, dvs. framför allt särredovisningskrav i 4 kap. järnvägslagen. I praktiken tillämpas dock inte redovisningsbestämmelserna på dessa aktörer eftersom det är fråga om järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte tar emot allmänna medel. Sammantaget görs därför bedömningen att den som förvaltar sådana privatägda järnvägsnät som ägaren eller förvaltaren endast använder för transport av eget gods och den som enbart utför trafik på sådana nät kan, och därför bör, undantas från järnvägsmarknadslagen.

6.2.3 Regellättnader för vissa järnvägsföretag

Regeringens förslag: För ett järnvägsföretag ska bestämmelser om licens, redovisning av järnvägsverksamhet och om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende tillämpas endast om företaget i egenskap av järnvägsföretag har som huvudsaklig verksamhet, eller som en av flera huvudsakliga verksamheter, att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt hittillsvarande reglering i järnvägslagen krävs det både en licens och ett säkerhetsintyg för att få utföra järnvägstrafik (3 kap. 1 §). För vissa mer begränsade verksamheter räcker det dock med ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det senare gäller för de järnvägsföretag som helt får undantas från EU-regleringen och som genom förslagen i denna proposition i stället föreslås regleras i lagen om nationella järnvägssystem. Det förekommer dock i EU-regleringen också

järnvägsföretag som får undantas från delar av marknadsregleringen. För sådana företag bör det nu införas regellättnader i enlighet med dessa undantagsmöjligheter.

Licensen regleras i direktiv 2012/34/EU. Regleringen innebär att det järnvägsföretag som har beviljats en licens uppfyller nödvändiga krav för att utföra och organisera trafik och agera på den europeiska järnvägsmarknaden. Kraven på säkerhetsintyg härrör från EU:s säkerhetsreglering som nu finns samlad i direktiv (EU) 2016/798. Genom den uppdelning av lagstiftningen som nu föreslås kommer licensen att regleras i järnvägsmarknadslagen, medan säkerhetsintyget (med ny terminologi gemensamt säkerhetsintyg) regleras i 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). Begreppet järnvägsföretag är snävare i direktiv 2012/34/EU. Det innebär att alla järnvägsföretag som bedriver trafik inom unionens järnvägssystem av säkerhetsskäl ska ha ett säkerhetsintyg. Däremot uppställs krav på licens endast för järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla tjänster för transporter av gods- eller passagerare eller att enbart tillhandahålla dragkraft för sådana transporttjänster. Licensen är ett tillstånd för att verka på marknaden.

När järnvägslagen föreslås delas upp i flera lagar görs bedömningen att en licens endast bör krävas av de järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik. Med huvudsaklig verksamhet avses företagets verksamheter inom järnvägsområdet. Det innebär t.ex. att ett företag som bedriver viss järnvägstrafik i egenskap av järnvägsföretag, men som bedriver busstrafik som sin huvudsakliga verksamhet, ändå bör anses ha persontrafik på järnväg som en huvudsaklig verksamhet enligt järnvägsmarknadslagen. Detsamma bör gälla för ett företag som bedriver andra verksamheter på järnvägsområdet. Man kan t.ex. tänka sig ett företag vars verksamhet till största del består av att tillhandahålla tjänster för järnvägsföretag men som också utför person- eller godstrafik eller tillhandahåller dragkraft för sådan trafik i en inte obetydlig omfattning. Det senare får då anses utgöra en av flera huvudsakliga verksamheter för företaget. För att bättre spegla dessa förhållanden föreslår *Lagrådet* en något förändrad lydelse av bestämmelsen i förhållande till lagrådsremissens förslag. Regeringen delar Lagrådets bedömning och ändrar lydelsen i enlighet med förslaget. Det innebär att kravet på, utöver annat, licens endast bör ställas på ett järnvägsföretag om företaget i egenskap av järnvägsföretag har som huvudsaklig verksamhet, eller som en av flera huvudsakliga verksamheter, att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

Däremot kommer andra järnvägsföretag att kunna undantas från licenskravet. Det gäller t.ex. företag som visserligen utför viss järnvägstrafik men i syfte att utföra underhåll på infrastrukturen. Detsamma bör gälla för företag som bygger järnvägsfordon och då utför viss trafik i syfte att provköra fordon. Ytterligare en kategori som genom de nya förslagen kan komma att slippa krav på licens är infrastrukturförvaltare som utför trafik i viss mindre omfattning. Sådana företag kommer även framgent att behöva ha ett gemensamt

säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen, men alltså inte en licens enligt järnvägsmarknadslagen. I järnvägssäkerhetslagen finns också kompletterande bestämmelser om krav på innehav av försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för järnvägsföretag som saknar licens.

Järnvägsföretag som inte har som en huvudsaklig verksamhet, eller som en av flera huvudsakliga verksamheter, att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik bör även undantas från krav på särredovisning i järnvägsmarknadslagen (3 kap.) och de krav som uppställs i förhållande till järnvägsföretag i järnvägsmarknadslagen för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende både generellt (4 kap.) och i ett vertikalt integrerat företag (5 kap.).

Det skulle kunna ifrågasättas varför definitionen av järnvägsföretag enligt direktiv 2012/34/EU inte föreslås användas fullt ut för hela järnvägsmarknadslagen. Skälet är att det bedöms olämpligt att ha olika definitioner av järnvägsföretag enligt säkerhetsregleringen och marknadsregleringen. Den som utför trafik utan licens skulle då vara ett järnvägsföretag enligt järnvägssäkerhetslagen men inte enligt järnvägsmarknadslagen. Detta skulle i sin tur t.ex. innebära att när en sådan aktör ansöker om infrastrukturkapacitet hos en infrastrukturförvaltare är den att anse som en s.k. ”annan sökande av infrastrukturkapacitet” av infrastrukturförvaltaren (i likhet med de aktörer som endast organiserar trafik) men ska säkerhetsmässigt behandlas som ett järnvägsföretag av infrastrukturförvaltaren. En sådan situation anses inte önskvärd. Det bedöms därför mer ändamålsenligt att ha samma definition av järnvägsföretag i järnvägssäkerhetslagen och järnvägsmarknadslagen och att begränsa vissa kapitel i järnvägsmarknadslagen till de järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

6.2.4 Tillträdesrätt till privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår

Regeringens förslag: För den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster ska endast bestämmelserna om rätt att utföra och organisera trafik (trafikeringsrätt), tillsyn och överklagande tillämpas.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen bör bestämmas bland annat med utgångspunkt i hur vissa centrala begrepp och aktörer definieras. Det gäller t.ex. järnvägsinfrastruktur, infrastrukturförvaltare och anläggningar för tjänster. Genom definitionen av järnvägsinfrastruktur beskrivs vilka anläggningar som omfattas av begreppet järnvägsinfrastruktur och därigenom också vilka som är att betrakta som infrastrukturförvaltare i lagens mening. En infrastrukturförvaltare är den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen.

I hittillsvarande reglering 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 föreslås föras över till både järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. I järnvägsmarknadslagen föreslås dock ett tillägg till definitionen, varigenom anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare undantas från begreppet järnvägsinfrastruktur. Undantaget motsvarar definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU. I bilagan undantas uttryckligen privata anslutningslinjer och privata sidospår samt spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelska versionen) och lokstallar från begreppet järnvägsinfrastruktur.

Eftersom privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår undantas från definitionen av järnvägsinfrastruktur, omfattas förvaltaren av sådana linjer och spår inte av de krav som gäller infrastrukturförvaltare enligt direktiv 2012/34/EU. Av skäl 12 i ingressen till direktiv 2012/34/EU följer dock att trots att förvaltare av sådan infrastruktur inte omfattas av de skyldigheter som åvilar infrastrukturförvaltare enligt direktivet, ska icke-diskriminerande tillträde till anslutningslinjer och sidospår säkerställas oavsett ägarstruktur i de fall dessa linjer och spår behövs för tillträde till anläggningar för tjänster. Det gäller tjänster som är grundläggande för tillhandahållandet av transporttjänster i de fall anläggningen betjänar eller kan betjäna mer än en 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.

Mot denna bakgrund föreslås ett i förhållande till järnvägslagen nytt undantag i järnvägsmarknadslagen. Det gäller den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår. En sådan aktör ska endast omfattas av järnvägsmarknadslagen om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster, och då endast när det gäller bestämmelserna om öppen tillträdesrätt (trafikeringsrätt) i 6 kap. järnvägsmarknadslagen. Tillträdesrätten bör vara föremål för tillsynsmyndighetens tillsyn enligt lagen (10 kap.) och naturligtvis även medge en rätt för de aktörer som träffas av regleringen att överklaga eventuella beslut riktade mot dem (11 kap.).

6.2.5 Tjänstetillhandahållare och förvaltare av spår inom anläggningar för tjänster

Regeringens förslag: För en tjänsteleverantör ska järnvägsmarknadslagen tillämpas i fråga om tjänster, tillsyn och överklagande. Detsamma gäller för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, när det gäller dessa spår.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inte några invändningar mot förslaget.

Nuvarande ordning

Tjänstetillhandahållare och den som förvaltar spår i tjänsteanläggningar omfattas redan enligt hittillsvarande reglering i järnvägslagen (1 kap. 1 b §) av omfattande undantag från de regler som allmänt gäller för infrastrukturförvaltare. Av bestämmelserna om kapacitetstilldelning (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.) omfattas dessa aktörer endast av särskilda bestämmelser som riktar sig särskilt till tjänstetillhandahållare. Det handlar om dels järnvägsföretags rätt att få tillträde till tjänsteanläggningar (6 kap. 23–23 c §§), dels en särskild bestämmelse om uttag av avgifter för tjänster (7 kap. 8 §).

Att tjänstetillhandahållare och förvaltare av spår inom anläggningar för tjänster har bedömts möjliga att undanta från övriga krav i lagen har sin grund i definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur i direktiv 2012/34/EU. Enligt bilaga I till direktivet ska spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelska versionen) och lokstallar inte anses utgöra järnvägsinfrastruktur. Även om direktivets definition av järnvägsinfrastruktur inte har förts in i järnvägslagen, argumenterades det i prop. 2014/15:120 (avsnitt 6.3.1 och s. 124 f.) för att direktivet innebär att den som förvaltar sådana spår som undantas i bilaga I till direktivet inte behöver omfattas av direktivets omfattande krav på kapacitetstilldelning och konkurrensneutralitet. Både spårutträdet och tjänsten som utförs i dessa anläggningar ska i stället anses utgöra en tjänst. Om däremot spåren i anläggningen, utöver att användas för att tillhandahålla en tjänst, används för framkomlighet för tågtransporter (t.ex. spår i stationer), ska spåren omfattas av trafikeringsrätt som på järnvägsnätet i övrigt (prop. 2014/15:120 s. 55).

Föreslagen ordning

Det föreslås att spår inom tjänsteanläggningar enligt definitionen inte ska anses utgöra järnvägsinfrastruktur enligt järnvägsmarknadslagen, förutom spår inom stationer för passagerare. Som framgår ovan bör järnvägsinfrastruktur definieras 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, med undantag för sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare”. Direktivets bestämmelser som riktar sig till infrastrukturförvaltare kommer därmed inte att gälla för dem som förvaltar tjänsteanläggningar. I stället föreslås att samtliga regler i direktivet som gäller tillträde till tjänster och avgifter för dessa m.fl. samlas i ett särskilt kapitel i järnvägsmarknadslagen (9 kap.). Den vars verksamhet begränsar sig till tjänsteutövning kommer när det gäller marknadsregleringen endast att behöva förhålla sig till dessa regler. För den som enbart utför trafik på spår inom anläggningar för tjänster föreslås också att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem kan beviljas i stället för en licens, se vidare i avsnitt 10.3.1.

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 och tvistlösning enligt 10 kap. Ett eventuellt beslut av tillsynsmyndigheten bör också kunna överklagas enligt 11 kap. Sammanfattningsvis bör det i järnvägsmarknadslagen införas en regel som innebär att för en tjänsteleverantör ska endast 9, 10 och 11 kap. tillämpas. Detsamma gäller för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, i fråga om dessa spår.

6.2.6 Lokala lågtrafikerade linjer

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, få besluta att en infrastrukturförvaltare för en lokal lågtrafikerad järnvägslinje inte ska tillämpa järnvägsmarknadslagens regler om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende generellt och i vertikalt integrerade företag. Det gäller dock endast under förutsättning att linjen

- inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten,
- är högst 100 kilometer,
- huvudsakligen används för godstrafik, och
- används 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.

Om linjen används av endast ett järnvägsföretag, får tillsynsmyndigheten besluta att infrastrukturförvaltarens inte heller ska tillämpa lagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna får enligt artikel 2.3a i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, undanta vissa lokala lågtrafikerade linjer från artiklarna 7–7d, dvs. krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende samt artikel 8 om skyldighet att upprätta en verksamhetsplan.

För att undantaget ska kunna tillämpas uppställs omfattande krav i direktivet. Det ska för det första vara fråga om en lokal lågtrafikerad linje som är högst 100 km lång och som används för godstrafik mellan en huvudlinje och avgångsorter och destinationer för transporter längs dessa linjer. För det andra ska linjen förvaltas av en annan aktör än den största infrastrukturförvaltarens (i Sverige Trafikverket). För det tredje ska linjen endast användas av en godstransportör, alternativt ska de väsentliga uppgifterna, dvs. tilldelning av kapacitet och uttag av avgifter, utföras av ett organ som inte kontrolleras av ett järnvägsföretag. Undantaget kan dock även få användas om linjen i begränsad omfattning används för persontrafik. Om linjen endast används av en godstransportör, får medlemsstaten även undanta förvaltarens av linjen från tillämpningen av bestämmelserna om kapacitetstilldelning och avgifter i direktiv 2012/34/EU (artiklarna 26–58).

En liknande undantagsmöjlighet finns redan i artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU, men då för lokal och regional järnvägsinfrastruktur som

saknar strategisk betydelse. Artikel 2.4 är genomförd genom 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § järnvägslagen, och det är tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) som fattar beslut om huruvida infrastrukturen ska undantas. Om infrastrukturen faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktivet, ska beslut av kommissionen först inhämtas. En liknande lösning bör införas i järnvägsmarknadslagen för undantag för lokala lågtrafikerade linjer. Ett krav är att kommissionen ska informeras innan tillsynsmyndigheten fattar sitt beslut om undantag.

Det är möjligt att de linjer i Sverige som skulle kunna bli föremål för det nya 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 kan anses vara av strategisk betydelse men som även kan anses vara en sådan lokal lågtrafikerad linje som avses i den nya bestämmelsen. Eftersom direktivets krav är administrativt betungande, särskilt vad gäller kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7–7d), bör de undantagsmöjligheter som erbjuds i direktivet och som skulle kunna vara tillämpbara i Sverige, införas i lagen. Det blir sedan en tillämpningsfråga 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 om undantag i likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering i 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § järnvägslagen.

6.2.7 Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

Regeringens förslag: Nuvarande reglering i järnvägslagen om möjligheten för tillsynsmyndigheten att – efter inhämtande av beslut från Europeiska kommissionen i fråga om huruvida viss lokal järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden – besluta att en förvaltare av sådan järnvägsinfrastruktur ska undantas från vissa av lagens bestämmelser ska föras över till järnvägsmarknadslagen. Det gäller bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för användning av infrastrukturkapacitet. För skyldigheten att upprätta en s.k. verksamhetsplan ska möjligheten att besluta om undantag även gälla för regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

Vidare ska det nu – när det gäller lokal järnvägsinfrastruktur – införas en möjlighet att besluta om undantag från vissa bestämmelser om infrastrukturförvaltares oberoende, både sådana bestämmelser som gäller generellt och sådana särskilda bestämmelser som gäller för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inte några synpunkter på förslaget.

Nuvarande ordning

Enligt 1 kap. 1 c § järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta att undanta lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse från 6 och 7 kap. i lagen, dvs. från krav på tilldelning av infrastrukturkapacitet och om uttag av avgifter för att utnyttja infrastrukturkapacitet. I lagen finns även en motsvarande undantagsmöjlighet från kravet på att upprätta en verksamhetsplan, som dock gäller för både lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse (6 kap. 1 a § andra stycket). I båda fallen krävs det dock att beslut först inhämtas från kommissionen om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden. Kravet på att inhämta kommissionens beslut gäller dock endast om infrastrukturen faller in under definitionen av infrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU.

Tillsynsmyndigheten har hittills 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 kommissionen för att kunna göra sådana undantag.

Föreslagen ordning

Enligt artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artikel 8.3 (krav på verksamhetsplaner) och lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV (Uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet). Kommissionen ska dock först fatta beslut om huruvida 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 kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. Genom direktiv (EU) 2016/2370 (ändringsdirektivet) utökas undantagsmöjligheten enligt artikel 2.4 till att även omfatta delar av de nya kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7, 7a och 7c).

Hittillsvarande möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta om undantag efter kommissionens beslut i fråga om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, bör föras över från järnvägslagen till järnvägsmarknadslagen. Eftersom det samtidigt föreslås en delvis ny definition av begreppet järnvägsinfrastruktur, som är snävare och ligger närmare direktivets definition, saknas dock framgent skäl för olika procedurer beroende på om infrastrukturen faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU eller inte (privatägda anslutningslinjer och sidospår undantas). Det betyder att för den järnvägsinfrastruktur som omfattas av järnvägsmarknadslagen och som tillsynsmyndigheten avser att undanta, ska kommissionens beslut fortsatt alltid inhämtas.

Det bör i järnvägsmarknadslagen finnas en möjlighet för tillsynsmyndigheten att även besluta undantag från de nya kraven om

infrastrukturförvaltares oberoende och opartiskhet i förhållande till järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet. Undantagsmöjligheten bör avse både allmänna krav (4 kap. järnvägsmarknadslagen) och särskilda krav för vertikalt integrerade företag (5 kap. järnvägsmarknadslagen). Undantag kan alltså meddelas från bestämmelserna om infrastrukturförvaltares organisation, styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende, särskilt i fråga om beslutsfattande som rör kapacitetstilldelning och avgiftsuttag (s.k. väsentliga uppgifter) samt krav för att en infrastrukturförvaltare ska få uppdra åt någon annan att sköta dess uppgifter och möjlighet att ingå s.k. samarbetsavtal.

6.2.8 Undantag för offentlig-privata partnerskap m.m.

Regeringens förslag: För en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 ska vissa av lagens krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende inte tillämpas. Det gäller regler om infrastrukturförvaltares organisation, styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet samt finansiella krav. En förutsättning är dock att den privata parten i avtalet också är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

För ett vertikalt integrerat företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 gäller inte lagens krav om infrastrukturförvaltares juridiska åtskillnad, restriktioner i fråga om väsentliga uppgifter, särskilda krav på styrelseledamöter och andra befattningshavare samt finansiella krav och krav på finansiell insyn. En förutsättning är dock att det i det vertikalt integrerade företaget också ingår ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget i sak.

Skälen för regeringens förslag

Offentlig-privata partnerskap

Enligt artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, kan medlemsstaterna välja att undanta den privata parten i ett offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 från artiklarna 7 (oberoende), 7a (oberoende i fråga om väsentliga uppgifter) och 7d (finansiell insyn). Det enda offentlig-privata partnerskap som i Sverige bedöms aktuellt för undantaget gäller verksamheten vid Arlandabanan, för vilken staten har ingått ett koncessionsavtal (Arlandabanan Project Agreement) som bl.a. innebär en ensamrätt att bedriva trafik för den privata parten och har utformats med utgångspunkt i att verksamheten bedrivs i en vertikalt integrerad organisationsstruktur,

dvs. en bolagsstruktur som innefattar både förvaltning av infrastruktur och trafikutövning. Det privata bolaget fick 1995 uppdraget av staten att finansiera, bygga och driva Arlandabanan. Det privata bolaget projekterade och byggde banan. När anläggningen var klar hösten 1999, överlämnades den till staten. I gengäld leasar det privata bolaget Arlandabanan med en exklusiv koncession, dvs. en rätt att bedriva tågtrafiken. Det privata bolaget har tillstånd som både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och 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 avtalet ska kunna upprätthållas och den svenska lagen inte ställa högre krav än vad direktivet kräver, bör undantaget i artikel 2.12 införas i järnvägsmarknadslagen. Undantagsmöjligheten begränsas i artikel 2.12 till vissa av ändringsdirektivets regler med syfte att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende dels generellt (4 kap. järnvägsmarknadslagen), dels inom ramen för vertikalt integrerade företag (5 kap. järnvägsmarknadslagen). Avsikten är att infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag enligt huvudregeln ska tillämpa båda kapitlen och något generellt undantag från dessa kapitel är inte möjligt. I stället bör undantaget begränsas till de paragrafer i dessa kapitel som genomför artiklarna 7, 7a och 7 d i ändringsdirektivet.

Det betyder att en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 bör undantas från lagens allmänna krav om infrastrukturförvaltares oberoende och organisation, styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet samt finansiella krav. En förutsättning är dock att den privata parten i avtalet också är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

Vidare bör vertikalt integrerade företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett sådant avtal inte omfattas av de särskilda krav som uppställs i lagen i fråga om de olika enheternas förhållande till varandra när det gäller organisation och juridisk åtskillnad, restriktioner i fråga om väsentliga uppgifter, särskilda krav på styrelseledamöter och andra befattningshavare samt finansiella krav och krav på finansiell insyn. En förutsättning för undantaget är dock att det i det vertikalt integrerade företaget också ingår ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen. Undantagen, som begränsas till offentlig-privata partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015, bör införas som övergångsbestämmelser till järnvägsmarknadslagen.

En medlemsstat 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. En sådan begränsning i tillträdesrätten finns redan i nuvarande reglering för sträckan mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. Denna möjlighet bör föras över till järnvägsmarknadslagen. Övervägandena i denna del finns i avsnitt 15.1.2.

Det finns ytterligare undantagsmöjligheter i ändringsdirektivet. Det gäller dels regionala lågtrafikerade nät för i huvudsak regional persontrafik i artikel 2.3b, dels korta isolerade linjer med annan spårvidd än huvudnätet som angränsar till tredjeländ i artikel 2.8a. Dessa undantag bedöms inte vara tillämpliga i Sverige och föreslås därför inte införas i svensk lagstiftning.

6.3 Bemyndigande

Regeringens förslag: Nuvarande bemyndigande i järnvägslagen som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sin järnvägsinfrastruktur och andra liknande anläggningar och anordningar förs över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att samtliga bemyndiganden i järnvägslagens inledande kapitel med anknytning till marknadsregleringen flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I järnvägslagens inledande kapitel finns för närvarande bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter (1 kap. 5–7 §§). Några av dessa bemyndiganden anknyter till de regler som nu föreslås i järnvägsmarknadslagen. Till skillnad från vad som föreslogs i promemorian bör dock endast ett av dessa bemyndiganden med viss språklig justering flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Det gäller skyldigheten för infrastrukturförvaltare att föra register över sin järnvägsinfrastruktur och andra liknande anläggningar och anordningar. Bemyndigandet innefattar en rätt att meddela föreskrifter om krav på innehåll i sådana register. Registret ska inte förväxlas med det infrastrukturregister som regleras i direktiv (EU) 2016/797 och som nu föreslås regleras i järnvägstekniklagen. Genom bemyndigandet är avsikten att artikel 30.7 i direktiv 2012/34/EU ska kunna genomföras på lägre föreskriftsnivå. Enligt artikeln ska infrastrukturförvaltare upprätta och föra ett register över de tillgångar de är ansvariga att förvalta, vilket ska användas för att bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera eller ersätta dessa. Detta ska också åtföljas av närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

I övrigt bedöms nödvändiga föreskrifter om lagens tillämpningsområde kunna meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Några sådana ytterligare bemyndiganden som föreslås i promemorian behövs därför inte.

7 Tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem

7.1 Järnvägstekniklagen

7.1.1 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Järnvägstekniklagen ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock därutöver att det i anslutning till bestämmelsen införs ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om vad som utgör den svenska delen av unionens järnvägssystem.

Remissinstanserna: Trafikverket och Transportstyrelsen har invändningar mot promemorians förslag när det gäller vilka delar av järnvägssystemet som ska omfattas av direktivets bestämmelser om ett harmoniserat godkännande. Båda myndigheterna anser att promemorian öppnar för en tolkning av tillämpningsområdet som är alltför vid och som kommer att leda till större regelbörda och därmed ökade kostnader. Vidare ifrågasätter Trafikverket promemorians förslag om att införa ett bemyndigande som ger möjligheter att genom nationella regler precisera direktivets beskrivning av vad som ingår i unionens järnvägssystem. Det skulle enligt Trafikverket innebära en risk för felaktiga tolkningar av direktivet.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Järnvägslagens bestämmelser om driftskompatibilitet omfattar enligt huvudregeln hela det svenska järnvägssystemet. Den svenska lagen går längre i detta avseende än vad som krävs i det bakomliggande EU-regelverket, som i första hand avsett det s.k. TEN-nätet (Trans European Network) (prop. 2003/04:123 s. 76 f.). För att kraven inte skulle bli alltför långtgående infördes dock en ventil i form av möjlighet för tillsynsmyndigheten att i ett enskilt fall besluta om undantag. Enligt 2 kap. 11 § järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta att delsystem inte behöver överensstämja med TSD 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 direktivets 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. Prop. 2021/22:83

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. Systemet består av där uppräknade järnvägsnät och fordon. Vad som ingår i begreppet järnvägsnät definieras i artikel 2 i direktivet. Ett järnvägsnät består enligt definitionen av de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa att unionens järnvägssystem fungerar säkert och kontinuerligt. Därutöver delas ett järnvägssystem enligt direktivets bilaga II upp i strukturella och funktionella delsystem, som även innefattar t.ex. drift och trafikledning (jfr definitionen av järnvägssystem i 1 kap. 4 § järnvägslagen).

Järnvägsnäten i unionens järnvägssystem utgörs enligt bilaga I till direktivet av linjer avsedda för höghastighetstrafik och linjer för konventionell trafik (gods- och/eller persontrafik) samt knutpunkter, inklusive intermodala terminaler och linjer som sammanbinder de uppräknade delarna. Beskrivningen av dessa linjer och knutpunkter får till följd att det går att geografiskt precisera ett nät som utgör unionens järnvägssystem. Järnvägsnätet omfattar, utöver spåren och den fasta infrastrukturen, system för trafikledning, lokalisering och navigering samt tekniska installationer för databehandling och telekommunikation som syftar till att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning vid dessa linjer och knutpunkter. 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, arbetsfordon och andra specialfordon.

En fråga som har diskuterats är hur signalställverk och ett fåtal andra installationer och anordningar vid unionens järnvägsnät ska hanteras. De utgör en del av delsystem som ingår i unionens järnvägssystem enligt bilaga I till direktiv (EU) 2016/797, men de regleras inte i någon TSD. Både *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* ifrågasätter i sina remissvar den, som de anser, alltför vida tolkning av direktivets tillämpningsområde för den harmoniserade godkännandeprocessen som promemorian möjliggör. Enligt myndigheterna bidrar inte signalställverk till att uppnå driftskompatibilitet och varje medlemsstat har sina modeller för signalställverk som är anpassade till förhållandena i respektive medlemsstat. En uttalad ambition från Europeiska kommissionen och ERA är också att förekomsten av nationella regler bör minska successivt till följd av att tillämpningsområdet för TSD utvidgas till hela unionens järnvägssystem. Detta överensstämmer illa med en ordning som innebär

att medlemsstaterna skulle vara tvungna att meddela nya nationella regler i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 för delar av delsystem som EU har valt att inte reglera i syfte att möjliggöra harmoniserad EG-kontroll. Befintlig hantering av signalställverk fungerar enligt myndigheterna väl och bygger på europeiska Cenelec-standarder och gällande CSM-RA-förordning (gemensam säkerhetsmetod). Ett införande av harmoniserad godkännandeprocess skulle enligt myndigheterna medföra väsentligt ökade kostnader och regelbörda utan att medföra någon nytta.

Regeringen konstaterar att utgångspunkten för genomförande av direktivet i likhet med vad som generellt gäller bör vara att detta inte ska gå längre än nödvändigt och lämpligt. Vilka installationer som ingår i unionens järnvägssystem på ett sådant sätt att de ska bli föremål för harmoniserat godkännande med EG-kontroll enligt direktivets krav bör i första hand vara en fråga som överlämnas till de myndigheter och andra aktörer som ska hantera frågan och i förlängningen eventuellt även domstolar och ytterst EU-domstolen. Enligt de förslag som lämnas i denna proposition faller järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen inom ramen för nya lagen om nationella järnvägssystem. Frågan här gäller dock främst delar av delsystem som i och för sig otvetydigt faller inom ramen för Europeiska unionens järnvägssystem och därmed inom järnvägstekniklagens tillämpningsområde, samtidigt som de inte omfattas av TSD. För att undvika införande av ett kostnadsdrivande EG-kontrollförfarande som inte har varit avsikten med direktivet, bör sådana krav begränsas till de delsystem och delar av delsystem som omfattas av TSD eller sådana nationella regler som regleras i artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797. I övrigt bör nuvarande principer för godkännandeprocessen behållas (se vidare avsnitt 11.2.1). Sammanfattningsvis bör det i järnvägstekniklagen anges att tillämpningsområdet för lagen är den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Vad som ingår i detta framgår av bilaga I till direktiv (EU) 2016/797. Det bör överlämnas till rättstillämpningen att utifrån denna beskrivning avgöra vad som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Något särskilt bemyndigande som medger att på nationell nivå precisera vad som ingår i järnvägssystemet omfattningen bör inte införas. Däremot finns den generella möjligheten för regeringen att meddela s.k. verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 §. Denna möjlighet kan överlåtas till myndighet.

7.1.2 Undantag från järnvägstekniklagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Järnvägstekniklagen ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem 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 en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller

4. järnvägsnät eller fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Trots att järnvägstekniklagen inte ska tillämpas på spårväg, ska lagen tillämpas på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät (s.k. duospårvagnar) om inte något annat är särskilt föreskrivet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om järnvägstekniklagens tillämplighet på duospårvagnar.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås i punkt 3 att undantaget ska avse privatägda järnvägsnät som ”ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik...”. Vidare anges i punkt 4 att undantaget avser järnvägsnät och fordon.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att undantaget om privatägda järnvägsnät som används för godsverksamhet (punkt 3) ska omformuleras dels för att det inte ska vara snävare än direktivets genom att begränsas till ”ägarens godsverksamhet”, dels för att inte riskera att intermodala terminaler på det europeiska nätet kan komma att undantas från lagens tillämpning. *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* framhåller att undantaget om järnvägsnät och fordon för historiska ändamål (punkt 4) är viktigt och har blivit bättre formulerat i promemorian än i järnvägslagen. *Trafikverket* anser att undantaget i punkt 4 ska formuleras annorlunda genom att promemorians förslag ”järnvägsnät och fordon...” ersätts av ”järnvägsnät eller fordon...”. I annat fall finns, enligt Trafikverket, risk för en snävare tolkning av bestämmelsen som kan innebära slutet för vårt rullande kulturarv som trafikerar andra järnvägsnät än dem som uteslutande används för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Skälen för regeringens förslag

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 de järnvägssystem (järnvägsnät och fordon) som medlemsstaterna får undanta från tillämpningen.

Enligt artikel 1.3 a och b ska direktivet inte tillämpas på tunnelbana och spårväg. Det gäller både infrastrukturen och fordonen. Detta överensstämmer med vad som gäller enligt nuvarande regler i järnvägslagen. Enligt 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen gäller inte lagen för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Från direktivets tillämpning ska enligt artikel 1.3c också undantas nät som är funktionellt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortstrafik samt företag som enbart använder sådana nät. Även undantaget för sådana nät och fordon gäller för närvarande enligt 2 kap. 7 § andra stycket och 13 §

andra stycket järnvägslagen. Även detta undantag bör alltså med viss språklig justering föras över till järnvägstekniklagen. Kravet på åtskillnad bör i järnvägstekniklagen gälla i förhållande till det järnvägssystem som omfattas av lagen, dvs. i förhållande till den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Därefter behandlas i direktivet de frivilliga undantag som medlemsstaterna alltså får välja om de vill använda sig av eller inte (artikel 1.4). Mot bakgrund av de förhållandevis omfattande krav som uppställs i direktiv (EU) 2016/797 samt de kostnader dessa krav medför för företagen och det allmänna, bör de undantagsmöjligheter som ges i direktivet utnyttjas. Enligt artikel 1.4a 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. Ett undantag med denna innebörd bör föras in i järnvägstekniklagen. Till skillnad från direktivet bör i den svenska lagen dock begreppet järnvägsnät användas i stället för järnvägsinfrastruktur för att överensstämja med de begrepp som i övrigt används i lagen. Undantaget, som i första hand avser de nät som brukar omnämnas industrispår, omfattar när det gäller fordon enbart fordon som endast används på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används inom övriga delar av den svenska delen av unionens järnvägssystem, ska järnvägstekniklagen tillämpas. Nytt är också att undantaget ska omfatta privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det kan t.ex. röra sig om avgiftsfri trafik av passagerare inom en hamn eller personal som använder tåg för att ta sig till olika platser inom ett industri- eller hamnområde. Som *Transportstyrelsen* föreslår bör undantaget i den nya lagen formuleras på ett sätt som innebär att risken undanröjs för att man med stöd av bestämmelsen skulle kunna undanta intermodala terminaler, exempelvis i hamnar. Undantaget bör avse privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana nät.

Ytterligare ett undantag från direktivet som bör införas i järnvägstekniklagen gäller järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål (artikel 1.4 b). Avsikten är att sådana fordon och sådan infrastruktur även framgent ska undantas från den EU-rättsliga regleringen som rör driftskompatibilitet (jfr 2 kap. 7 § andra stycket järnvägslagen). Detta bör gälla även för museifordon som används inom den svenska delen av unionens järnvägssystem, och alltså inte enbart för fordon som uteslutande trafikerar speciella museijärnvägar. För museifordon som används inom den svenska delen av unionens järnvägssystem kommer dock järnvägssäkerhetslagen att tillämpas. Det får till följd att de museifordon som används inom den svenska delen av unionens järnvägssystem ska godkännas enligt lagen om nationella järnvägssystem samtidigt som museijärnvägsföreningarna som bedriver trafiken kommer att omfattas av kraven i 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 kan regeringen eller efter vidare bemyndigande den myndighet som regeringen

bestämmer precisera genom verkställighetsföreskrifter om det bedöms erforderligt (8 kap. 7 och 11 §§ regeringsformen).

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 sådana framöver aktualiseras. Enligt artikel 1.4 c och skäl 6 i 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 avgränsade och begränsade järnvägssavsnitt. När sådana spårvägsfordon används på järnvägsnät bör det dock säkerställas att väsentliga krav uppfylls och att säkerhetsnivån på det aktuella järnvägsnätet upprätthålls. Regeringen delar denna uppfattning. I järnvägstekniklagen bör det mot denna bakgrund 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 bemyndigande.

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 järnvägslagen samtidigt som tillämpningsområdet för regleringen ändras och omfattar den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem

7.2 Järnvägssäkerhetslagen

7.2.1 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Järnvägssäkerhetslagen ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer delvis med regeringens förslag och bedömning. Förslaget i promemorian skiljer sig åt i fråga om vad som blir styrande för järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde. I promemorian anges tillämpningsområdet för lagen genom en hänvisning till bilaga I till direktiv (EU) 2016/797, där unionens järnvägssystem beskrivs. Vidare görs i promemorian bedömningen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Remissinstanserna: *Trafikverket* invänder mot promemorians förslag att föreskrifter om vad som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem blir styrande för järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde. Trafikverket befarar att gränsdragningsproblem kan uppstå då verket bedömer att vissa delar av Trafikverkets järnvägsnät kommer att regleras av järnvägssäkerhetslagen medan andra delar kommer att regleras av lagen om nationella järnvägssystem och att det i sin tur innebär att Trafikverket behöver dubbla tillstånd för sin verksamhet.

Skälen för regeringens förslag: Syftet med direktiv (EU) 2016/798 är att säkerheten inom unionens järnvägssystem utvecklas och förbättras och

att tillträde till marknaden för spårburna tjänster underlättas (artikel 1.1). Direktivet tar främst sikte på den verksamhet som bedrivs inom unionens järnvägssystem. Framför allt handlar det om att infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska vara säker. På samma sätt som det uttrycks i direktivet föreslås att järnvägssäkerhetslagen inriktas på 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 där uppräknade järnvägsnät och fordon. Regeringens bedömning är att den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem bör definieras enligt samma principer som gäller enligt artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/798. Därför föreslås att tillämpningsområdet utgår från regleringen i bilaga I till direktiv (EU) 2016/797. Därtill föreslås endast de undantagsmöjligheter som framgår av artikel 2.3 i direktiv (EU) 2016/798. Utgångspunkten är att järnvägsnät och fordon som kan undantas från tillämpningsområdet för järnvägssäkerhetslagen i stället ska omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Något särskilt bemyndigande som medger att på nationell nivå få meddela föreskrifter och precisera vad som ingår i järnvägssystemet föreslås inte.

Trafikverket anser att järnvägssäkerhetslagen bör tillämpas även på den del av myndighetens verksamhet som normalt sett ska omfattas av den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem. Trafikverket befarar att verket annars behöver dubbla tillstånd för sin verksamhet, eftersom det förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av båda lagarna. Regeringen konstaterar att Trafikverket endast förvaltar statligt ägd järnvägsinfrastruktur. Den föreslagna utformningen innebär därmed att all järnvägsinfrastruktur som Trafikverket förvaltar kommer att omfattas enbart av järnvägssäkerhetslagen. Det gäller även sådana sidospår som Trafikverket förvaltar och som ingår i en tjänsteanläggning som drivs av någon annan än verket.

Om däremot en infrastrukturförvaltare utöver att förvalta järnvägsinfrastruktur som omfattas av järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde förvaltar exempelvis privatägd infrastruktur som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke kommersiell persontrafik, omfattas den infrastrukturen av den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem. I en sådan situation behövs två tillstånd, men en ansökan om tillstånd bör kunna utformas inom ramen för ett sammanhållet säkerhetsstyrningssystem som omfattar driften av båda näten. Kravbilderna på säkerhetsstyrningssystem är i allt väsentligt densamma i järnvägssäkerhetslagen och i lagen om nationella järnvägssystem, varför det inte bör uppkomma problem för tillståndsmyndigheten att utfärda två beslut på grundval av bedömningen av ett säkerhetsstyrningssystem. Det skulle innebära att tillsynsmyndigheten har möjlighet att hantera en sådan ansökan i ett sammanhang. Detta förutsätter dock att sökanden i sitt underlag till ansökan tydliggör vilka anläggningar som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och vilka som inte gör det. Det bör noteras att tillståndet som avser den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och som faller inom tillämpningsområdet för järnvägssäkerhetslagen kommer att behöva förnyas vart femte år. En sådan

förnyad prövning bör kunna begränsas till den aktuella delen av tillståndet. Tillstånd för den järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem behöver däremot uppdateras först i samband med att exempelvis infrastrukturförvaltarens verksamhet förändras väsentligt.

Det ovan beskrivna exemplet skulle även kunna bli aktuellt i en situation där en ägare av ett privatägt järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik även förvaltar exempelvis ett eller flera sidospår, som används för andra järnvägsändamål än godshantering, t.ex. underhåll av fordon. Dessa sidospår skulle omfattas av järnvägssäkerhetslagen, medan den privatägda delen skulle omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Det skulle alltså innebära att ägaren behöver två tillstånd men att tillsynsmyndigheten bör kunna tillämpa det ovan beskrivna ansökningsförfarandet. Det förutsätter dock att det av dokumentationen till ansökan tydligt framgår vilka rutiner, processer och ansvarsförhållanden som gäller på de båda näten och vilka som endast gäller för något av dem. På samma sätt måste det framgå eventuella krav och villkor för användningen av fordon på näten i fråga.

7.2.2 Undantag från järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Järnvägssäkerhetslagen ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem 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 en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som används på sådana nät.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian har undantaget om privatägda järnvägsnät i punkt 3 en delvis annan redaktionell utformning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att undantaget om privatägda järnvägsnät som används för godsverksamhet (punkt 3) ska omformuleras dels för att den inte ska vara snävare än direktivets genom att begränsas till "ägarens godsverksamhet", dels för att inte riskera att intermodala terminaler på det europeiska nätet kan undantas från lagens tillämpning.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 2.2–2.4 i direktiv (EU) 2016/798 regleras undantag från direktivets tillämpning. I artikel 2.2 listas de verksamheter och nät som inte ska omfattas av direktivets regler och i artikel 2.3–2.4 listas järnvägsnät och fordon som medlemsstaterna får undanta från tillämpningen.

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 skäl 3 i ingressen till direktivet 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 hittillsvarande järnvägslagen. 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 om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Även om man skulle kunna hävda att varken tunnelbana eller spårväg utgör järnväg och att det därför är överflödigt att ange att dessa verksamheter inte ska omfattas av en järnvägssäkerhetslag, bör för tydlighetens skull en sådan bestämmelse föras in i järnvägssäkerhetslagen.

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 åtskillnad ska i järnvägssäkerhetslagen gälla i förhållande till den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Vidare ska i stället för företag som enbart använder sådana nät anges fordon som enbart används på sådana nät, för att använda samma terminologi som i järnvägstekniklagen och därmed undvika tveksamhet i fråga om järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde. I järnvägssäkerhetslagen är det dock främst verksamhet som företag bedriver på sådana nät som avses, t.ex. när fordon används. Undantaget träffar för närvarande två järnvägsnät med persontrafik.

Vidare bör privatägda järnvägsnät som ägaren till nätet eller en operatör vid nätet använder för sina respektive godsverksamheter 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 benämnas industrispår. Undantaget omfattar när det gäller fordon, enbart fordon som rör sig inne på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används på nät som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, ska järnvägssäkerhetslagen tillämpas vid driften av det. Som *Transportstyrelsen* föreslår bör undantaget formuleras på ett sätt som innebär att risken undanröjs för att man med stöd av bestämmelsen skulle kunna undanta intermodala terminaler, exempelvis hamnar. Undantaget bör avse privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana nät.

I järnvägssäkerhetslagen bör det införas ett undantag från direktivet som omfattar privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det är inte helt klart 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 anställda 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 bör införas i järnvägssäkerhetslagen gäller järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som används på sådana nät. Därigenom blir vissa järnvägsnät, inklusive trafiken på dem, undantagna från järnvägssäkerhetslagen. Däremot krävs att järnvägsföretag har ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen om företaget i fråga avser att trafikera den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem med exempelvis ett museifordon. På järnvägsnät som ingår i unionens järnvägssystem får endast fordon som är godkända enligt järnvägstekniklagen användas. Genom att fordon avsedda att uteslutande användas för lokala, historiska eller turiständamål undantas från den föreslagna järnvägstekniklagens tillämpningsområde, kommer de i stället att omfattas av godkännandebestämmelserna i lagen om nationella järnvägssystem. Det innebär att t.ex. museifordon som ska användas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät, alltså inte enbart på särskilda museibanor, ska omfattas av järnvägssäkerhetslagen. Däremot undantas samma fordon från järnvägstekniklagens tillämpning. Fordonsgodkännanden kommer alltså att prövas enligt lagen om nationella järnvägssystem, medan säkerhetskraven för trafiken med dessa fordon regleras i järnvägssäkerhetslagen.

Sammanfattningsvis bör direktivets möjligheter att meddela undantag från kraven i direktivet föras in i järnvägssäkerhetslagen. Det bör också införas en upplysningsbestämmelse om att bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen finns i lagen om nationella järnvägssystem.

7.3 Lagen om nationella järnvägssystem

7.3.1 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagen om nationella järnvägssystem ska tillämpas på järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen eller järnvägssäkerhetslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag i fråga om lagens tillämpningsområde.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att tillämpningsområdet är tydligt och konstaterar att tillämpningsföreskrifter kommer att få stor betydelse för verksamhetsutövarna. *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* är positiv till att en separat lag införs som gäller för museijärnvägar men konstaterar samtidigt att det inte är helt tydligt vad som gäller för sådan trafik.

Skälen för regeringens förslag: Ett järnvägssystem som inte omfattas av tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen eller järnvägssäkerhetslagen, dvs. den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, ska som utgångspunkt omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Vad gäller de synpunkter som framförs av *Trafikverket* och *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* att det inte är tydligt vad som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem, redogörs närmare för tillämpningsområdena för järnvägstekniklagen respektive järnvägssäkerhetslagen i avsnitten 7.1 och 7.2. I avsnitten redogörs för tillämpliga undantag från dessa lagar som i sin tur avgör vad som bör omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Med järnvägssystem avses järnvägsnät och fordon.

I grunden har järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen samma tillämpningsområde. Undantagen från respektive lag skiljer sig dock i ett avseende. Det gäller fordon som används för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål när de används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. När sådana fordon används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och inte enbart på särskilda museibanor omfattas den som framför dem av krav på tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen medan fordonen ska vara godkända enligt lagen om nationella järnvägssystem. Skälet för denna ordning är att det vore orimligt att uppställa exempelvis krav på TSD-anpassning av museifordon samtidigt som de fordon och verksamhetsutövare som trafikerar det allmänna järnvägsnätet bör tillämpa samma säkerhetsreglering. Syftet med lagen om nationella järnvägssystem är bl.a. att kunna undanta järnvägsnät och fordon från EU-krav utan att göra avkall på säkerheten.

I likhet med vad som gäller enligt den hittillsvarande järnvägslagen, bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ha möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde. Ett sådant bemyndigande kan exempelvis användas för att meddela undantag för tivolianordningar och bergbanor.

8 Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

8.1 Järnvägssäkerhetslagen

8.1.1 Säkerhetsansvar

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ansvara för en säker drift i järnvägssystemet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*), *SJ AB* och *Trafikverket* anser att förslaget i promemorian ger infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ett alltför långtgående ansvar i förhållande till intentionen i direktivet samt att bördan och belastningen ökar på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Skälen för regeringens förslag: I direktiv (EU) 2016/798 anges att medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har ansvaret för en säker drift av sina respektive delar av unionens järnvägssystem och för riskhanteringen av de delar som de ansvarar för (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 dessutom en uppräknig av aktörer med potentiell inverkan på säker drift av Europeiska unionens järnvägssystem (artikel 4.4). I uppräknigen, som inte är uttömmande, nämns aktörer som exempelvis underhållsansvariga enheter, tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare. Gemensamt för dessa aktörer är att de dels har en potentiell inverkan på den säkra driften av järnvägssystemet, dels att de direkt eller indirekt samverkar med järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare på grundval av olika typer av kund- eller leverantörsavtal. Dessa aktörer nämns i ett avsnitt i direktivet som handlar om roller för olika aktörer inom Europeiska unionens järnvägssystem när det gäller att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten. I avsnittet anges också att aktörerna har vissa säkerhetsrelaterade skyldigheter (artikel 4.4–4.6).

Vid en första anblick kan mot denna bakgrund ansvarsfördelningen i direktivet framstå som något oklar. Det framgår dock av artikel 4.3 c att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i avtal med de aktörer som avses i artikel 4.4 ska se till att de senare svarar för de åtgärder som anges i artikel 4.4–4.6, som avser s.k. riskkontroll (se avsnitt 8.1.4). Aktörerna som avses i artikel 4.4 blir alltså enbart skyldiga att genomföra åtgärder inom ramen för riskkontroll om de är bundna av avtal med denna innebörd (i direktiv (EU) 2016/798 används begreppet riskkontrollåtgärder). Sett från järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens perspektiv innebär artikel 4.3 c att de har en skyldighet att, i samband med anlitaandet av en potentiell säkerhetspåverkande varu- eller tjänsteleverantör, se till att denne har ett avtalsrättsligt ansvar för att inom ramen för sitt avtalade uppdrag också genomföra sådana åtgärder som avses i artikel 4.4–4.6. Det händer att anlitate leverantörer i sin tur anlitar underleverantörer för genomförandet av sina egna i avtal överenskomna åtaganden gentemot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I dessa fall är det viktigt med klarhet i fråga om vem – den av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag anlitate leverantören eller dennes underleverantör – som ska bära ansvaret för att genomföra de åtgärder som avses i artikel 4.4–4.6. Utformningen av artikel 4.4 får till följd att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i sina avtal med olika leverantörer måste säkerställa att de senare för vidare skyldigheten att utföra åtgärderna i fråga till underleverantörer som eventuellt anlitas i senare led. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska också kontrollera att de åtgärder som avses i artikel 4.4–4.6 verkligen blir genomförda på sätt som följer av avtalen mellan dem och deras leverantörer. De ska för detta ändamål tillämpa de

kontrollförfaranden som anges i kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll, som är direkt tillämplig. Genom denna ordning säkerställs att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, i förhållande till leverantörer och deras underleverantörer, har en koordinerande roll, som är naturlig mot bakgrund av att artikel 4.1 d ger just infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag hela ansvaret för den säkra driften av järnvägssystemet. Den föreslagna ordningen tydliggör vem som ska bära ansvaret i en faktisk situation och motverkar att osäkerhet uppstår samtidigt som den medger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan nyttja andras resurser i uppgiften att säkerställa en säker drift av järnvägssystemet.

Det är ledningen hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ansvarar för att verksamheten bedrivs på ett från säkerhetssynpunkt betryggande sätt (jfr prop. 2003/04:123 s. 99). Det är då den säkra driften av järnvägsföretagets respektive infrastrukturförvaltarens del av järnvägssystemet som avses.

8.1.2 Gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer

Regeringens bedömning: För att underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten bör gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer användas, enligt vad som framgår av EU-rättsakter. Ett oberoende bedömningsorgan bör göra bedömningen av säkerhetsnivåer.

Promemorians förslag: Promemorians förslag skiljer sig åt från regeringens bedömning på så sätt att det i promemorian föreslås en bestämmelse som upplyser om att gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer framgår av EU-rättsakter. Vidare föreslås i promemorian att det ska införas ett bemyndigande att få meddela föreskrifter avseende bedömningsorgan.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att genom att det enbart hänvisas till EU-rättsakter generellt i den föreslagna lagtexten i promemorian är det inte tydligt vad som ska gälla som svensk lag. Vidare påpekar Trafikverket att det i svensk lagstiftning finns definitioner som avviker från nu aktuell EU-rätt. Trafikverket befarar att det bl.a. kan leda till problem i samband med rapportering av olyckor i förhållande till de i direktivet angivna indikatorerna för olyckor och även i statistiska sammanhang.

Allmänt

Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder har inom EU-rätten införts stegvis för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå. Genom gemensamma säkerhetsmål fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och dess olika delar. För att bedöma säkerhetsmålen och även i övrigt bedöma säkerhetsnivåer och andra säkerhetskrav används gemensamma säkerhetsmetoder. För att underlätta i bedömningen av mål och metoder finns gemensamma säkerhetsindikatorer.

Gemensamma säkerhetsmål

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, framgår närmare vad som avses med säkerhetsmål. Där anges bl.a. att målen får uttryckas i form av kriterier för en acceptabel risknivå eller som miniminivåer för säkerheten. Målen ska särskilt beakta 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 samhällsrisker.

De gemensamma säkerhetsmålen ska ses över regelbundet, med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. Genom artikel 7.2 i direktiv (EU) 2016/798 ges Europeiska kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter som ger ERA mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmål och eventuella ändringar i dessa. Direktivet anger att medlemsstaterna ska företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs för att uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. Enligt artikel 4.1 f i direktivet ska de åtgärder som vidtas för att en medlemsstat ska nå upp till de gemensamma säkerhetsmålen föras in i en årlig säkerhetsplan som ska tas fram av medlemsstaten. Säkerhetsplanen utgör sedan underlag och är styrande för de åtgärder som bör vidtas för att uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. För att underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten har gemensamma säkerhetsindikatorer fastställts, se nedan.

Gemensamma säkerhetsmetoder

För att bedöma säkerhetsmålen och även i övrigt bedöma säkerhetsnivåer och andra säkerhetskrav används gemensamma säkerhetsmetoder. Genom artikel 6.2 i direktiv (EU) 2016/798 ges kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter som ger ERA mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder och eventuella ändringar i dessa. Medlemsstaterna ska därefter, i likhet med vad som sägs 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.

Det finns i dag ett flertal gemensamma säkerhetsmetoder och ett arbete pågår med att ta fram nya och se över befintliga.

Artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798 anger följande metoder:

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).

Direktivet anger i detta sammanhang att det i förekommande fall kan krävas att ett oberoende bedömningsorgan gör en bedömning av säkerhetsnivåer, uppnående av säkerhetsmål och uppfyllande av andra säkerhetskrav. Av 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, framgår att ett bedömningsorgan ska göra en oberoende bedömning av både tillämpningen av riskhanteringsprocessen och dess resultat. Begreppet bedömning av överensstämmelse innebär i detta sammanhang en prövning av att specificerade säkerhetskrav är uppfyllda.

Gemensamma säkerhetsindikatorer

När det gäller 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 ERA, ska de redogöra för utvecklingen av järnvägssäkerheten och bl.a. göra en sammanställning av de gemensamma säkerhetsindikatorerna som framgår av artikel 19 (se avsnitt 8.1.12). 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.

Bemyndigande

Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder syftar till att kontinuerligt förbättra säkerhetsnivån inom järnvägssystemet. De gemensamma säkerhetsindikatorerna syftar till att underlätta övervakningen av järnvägssäkerheten. Som anges ovan kan det i förekommande fall krävas att ett bedömningsorgan gör en oberoende

bedömning av bl.a. uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav. I fråga om krav som ställs på ett bedömningsorgan framgår av bilaga II till genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning de närmare kriterierna för ackreditering eller erkännande av ett sådant organ. Till skillnad från förslaget i promemorian görs bedömningen att något särskilt bemyndigande om att få meddela föreskrifter avseende bedömningsorgan inte behövs i järnvägssäkerhetslagen. Behövliga föreskrifter kan i stället meddelas som verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.1.3 Säkerhetsstyrningssystem

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska utgöras av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att hanteringen av alla risker som en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet kan ge upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även en bestämmelse som anger vad ett säkerhetsstyrningssystem ska innehålla samt vad systemet ska uppfylla.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att ett systembaserat angreppssätt är en viktig princip vid inrättandet av ett säkerhetsstyrningssystem och att det bör regleras i lagen. *Trafikverket* påpekar vidare att järnvägssäkerhetslagens definition av järnvägsinfrastruktur skiljer sig från den i järnvägsmarknadslagen. *Trafikverket* anser att det kan innebära oklarheter om huruvida en tjänsteleverantör ska omfattas av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem eller inte.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Kravet på att en infrastrukturförvaltares och ett järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem regleras i 2 kap. 5 § järnvägslagen. Av bestämmelsen framgår att säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. Kravet på verksamhetens utförande och organisation framgår hittills uttryckligen av 2 kap. 2 § järnvägslagen. Att verksamheten ska utföras så att skador förebyggs är en självklarhet om en säker verksamhet ska kunna tryggas.

Prop. 2021/22:83 Bestämmelsen i järnvägslagen (2 kap. 2 §) får därför anses överflödiga och förs inte över till järnvägssäkerhetslagen.

Föreslagen ordning

Enligt direktiv (EU) 2016/798 ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inrätta ett säkerhetsstyrningssystem (artikel 9.1). Detta är inget nytt krav, utan det fanns föreskrivet redan i det tidigare järnvägssäkerhetsdirektivet, 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 vara anpassat till och utvecklas jämsides med verksamheten. I järnvägssäkerhetslagen anges att säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift i ett järnvägssystem. För att kunna säkerställa en säker drift måste infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag utföra sin verksamhet så att skador till följd av verksamheten som de ansvarar för förebyggs. Att ha en organisation för att verksamheten ska kunna bedrivas på ett säkert sätt ingår i det säkerhetsstyrningssystem som direktivet och järnvägssäkerhetslagen kräver. Vidare finns i järnvägssäkerhetslagen ett krav på dokumentation av säkerhetsstyrningssystemet.

Genom säkerhetsstyrningssystemet ska alltså 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 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. Med TSD avses ”en i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, eller tidigare direktiv som ersatts av detta, antagen teknisk specifikation för driftskompatibilitet”. TSD är inget nytt begrepp, utan det förekommer även i järnvägslagen. Med nationella regler avses föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav på järnvägsområdet som har antagits i enlighet med ett i direktiv (EU) 2016/798 särskilt föreskrivet förfarande. Det handlar om nationella regler som är anmälda eller kommer att anmälas till den databas som för närvarande namnges Single Rules Database (tidigare Notif-IT), se avsnitt 10.2.8. Anmälan kan även ha skett i enlighet med direktiv 2004/49/EG. Säkerhetsstyrningssystemet utgör alltså ett verktyg för att bidra till att ett av direktivets syften uppnås, nämligen att utveckla och förbättra säkerheten inom unionens järnvägssystem.

I direktiv (EU) 2016/798 finns även en beskrivning av vad ett säkerhetsstyrningssystem ska innehålla. Det handlar om ansvarsfördelningen inom organisationen, 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. Vidare beskrivs krav på

grundläggande element som ska ingå i säkerhetsstyrningssystemet (artikel 9.3). När det gäller infrastrukturförvaltare finns särskilda krav (artikel 9.5 och artikel 12.1 andra stycket). Ett säkerhetsstyrningssystem ska bl.a. innehålla företagsinterna regelverk som beskriver vilka rutiner och processer som ska användas i verksamheten och vem eller vilka som ansvarar för respektive verksamhet. Av säkerhetsstyrningssystemet bör det exempelvis framgå vem som ansvarar för att personalen uppfyller ställda krav och följer gällande rutiner.

De grundläggande beståndsdelar som ska ingå i säkerhetsstyrningssystemet är förfaranden och metoder för genomförande av riskkontroll, dvs. identifiering av risker, utförande av riskvärdering och genomförande av åtgärder för riskhantering i samband med ändrade driftsförhållanden (se avsnitt 8.1.4). Användningen av dessa förfaranden och metoder är närmare reglerad i förordning (EU) 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och i kommissionens delegerade förordning (EU) 762/2018 av den 8 mars om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010.

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). 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.

I järnvägssäkerhetslagen föreslås att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inom ramen för riskkontroll ska vara skyldiga att samarbeta med varandra för att hantera gemensamma risker. Som Trafikverket påpekar kan denna skyldighet få konsekvenser för hur infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag utformar sina respektive säkerhetsstyrningssystem i de delar som avser riskkontroll. Verket anser att det är viktigt att använda ett systembaserat angreppssätt inom ramen för infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags samarbete kring riskkontroll av gemensamma risker och föreslår därför att principen om ett systembaserat angreppssätt regleras i lag. Regeringen konstaterar att den föreslagna regleringen i fråga om skyldigheten att samarbeta inom ramen för riskkontroll av gemensamma risker är ett uttryck för denna princip. Användningen av denna princip är i hög grad beroende av utformningen av direktverkande EU-rätt, som i dag består av förordningarna (EU) 402/2013 och (EU) 762/2018. Regeringen bedömer därför att det inte är lämpligt att närmare reglera detta nationellt.

Risker på grund av egen och annans verksamhet

Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet kan ge upphov till tryggas. Det innebär att även de risker som uppstår som ett resultat av att den egna verksamheten samverkar med verksamhet som

bedrivs av andra aktörer ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet. För att hantera risker ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag använda de metoder och förfaranden vid identifiering, värdering och hantering av de säkerhetsrisker som den egna verksamheten ensam kan ge upphov till. Detsamma gäller för de säkerhetsrisker som den egna verksamheten bidrar och kan ge upphov till. Ett exempel på en sådan risk är beroendet av tillförlitlig kommunikation mellan tåget och trafikledningen. Denna kommunikation omfattar ett flertal riskkällor som återfinns inom både infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamheter och som kan hanteras på ett flertal olika sätt.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har som framgår av avsnitt 8.1.1 också ansvaret för att identifiera och värdera sådana säkerhetsrisker i järnvägssystemet som deras anlitade entreprenörers verksamhet kan medföra. De ska därför i avtal reglera sina entreprenörers, inklusive eventuellt anlitade underentreprenörers, skyldighet att vidta säkerhetsåtgärder för att hålla riskerna i fråga på en acceptabel nivå. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan också i avtal reglera entreprenörers och underentreprenörers deltagande i de tidigare momenten i riskkontrollen av deras verksamheter, dvs. identifieringen och värderingen av säkerhetsriskerna i den verksamhet som lagts ut på entreprenad.

Trafikverket påpekar i sitt remissvar att det kan vara svårt att avgöra om en tjänsteleverantör ska omfattas av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem eller inte. Påpekandet görs mot bakgrund av att definitionen av järnvägsinfrastruktur i järnvägssäkerhetslagen skiljer sig från den i järnvägsmarknadslagen. Det kan konstateras att definitionen av järnvägsinfrastruktur avgör vem som ska anses vara infrastrukturförvaltare. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att definitionen av järnvägsinfrastruktur förs över från järnvägslagen i oförändrat skick. I likhet med det som anges i järnvägslagen ska en infrastrukturförvaltare ha tillstånd enligt den föreslagna järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem för att förvalta järnvägsinfrastruktur. En aktör som utför tjänster på järnvägsinfrastruktur som förvaltas av någon annan omfattas inte av begreppet infrastrukturförvaltare. Det innebär att alla tjänsteleverantörer som inte själva förvaltar infrastrukturen som de använder i sin verksamhet ska omfattas av säkerhetsstyrningssystemet hos den som förvaltar infrastrukturen i fråga.

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, föreslås ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem. Exempelvis lämpar sig bestämmelser om innehåll och anpassning av säkerhetssystem såsom ansvarsfördelning och ledningens kontroll för reglering på lägre nivå än lag. Detsamma gäller för hur ett säkerhetssystem ska inrättas för att tillämpliga säkerhetskrav ska uppfyllas. Utformningen av säkerhetsstyrningssystemet har gått i riktning mot en mer omfattande reglering på unionsnivå. Därför är utrymmet för nationella regler ytterst begränsat. Bland annat finns bestämmelser om

Det kan dock inte uteslutas att behov av ytterligare föreskrifter kan uppkomma. Ett allmänt hållet bemyndigande föreslås därför i järnvägssäkerhetslagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem.

8.1.4 Riskkontroll

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det bedöms lämpligt, ställa krav på att de som anlitas genomför riskkontroll och att de som anlitas ställer motsvarande krav på någon som de anlitar i sin tur. Om det är lämpligt, ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ställa krav på att de som anlitas samarbetar med varandra. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även säkerställa att de som anlitas genomför riskkontroll.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk ska, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisken och rapportera till dem som är berörda. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det bedöms lämpligt, säkerställa att de som anlitas av dem och de som anlitas i sin tur inom sina respektive ansvarsområden vidtar de åtgärder som krävs för att hantera en säkerhetsrisk som de upptäcker eller informeras om och rapporterar den till dem som berörs.

Om ett järnvägsföretag använder någon annans fordon, ska samtliga delaktiga aktörer utbyta alla relevanta uppgifter om fordonet för en säker drift.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorian innehåller även ett förslag om att det ska införas ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om riskkontrollåtgärder.

Remissinstanserna: Flera av remissinstanserna anser att allt ansvar inte bör läggas på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att genomföra riskkontroll. *Trafikverket* anser att direktivet även reglerar skyldigheter för andra aktörer och att direktivet ger uttryck för att samtliga berörda aktörer har ett ansvar. När det gäller kravet på att vidta åtgärder för att hantera eventuella säkerhetsrisker anser *Trafikverket* att kravet på att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska samarbeta endast bör avse situationer när båda parter säkerhetsstyrningssystem påverkas av en risk och att detta bör komma till uttryck i lagtexten. *Trafikverket* påpekar vidare att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att ställa krav på att den som anlitas genomför riskkontroll. *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) och *SJ AB* anser att direktivet ger uttryck för att samtliga aktörer i järnvägssystemet ska ta sitt ansvar och

vidta åtgärder när säkerhetsrisker upptäcks och påpekar att det skulle underlätta om även gränssnitten mellan olika aktörer tydliggörs i lagen. Branschföreningen Tågoperatörerna och SJ AB anser att järnvägssäkerhetslagen bör innehålla en definition av begreppet tjänsteleverantör. *Inlandsbanan* efterfrågar någon form av ledning i fråga om vad som avses med att vidta nödvändiga riskkontrollåtgärder.

Skälen för regeringens förslag

Krav på att genomföra riskkontroll

I det tidigare säkerhetsdirektivet, direktiv 2004/49/EG, anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering i samarbete med varandra där det är lämpligt. I direktiv (EU) 2016/798 används i stället begreppet nödvändiga riskkontrollåtgärder. I den nationella regleringen bör begreppet riskkontroll användas. Av artikel 4.3 a framgår att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ska genomföra nödvändig riskkontroll. Med nödvändig riskkontroll avses krav på att genomföra de förfaranden och gemensamma metoder som syftar till att identifiera, bedöma och vid behov eliminera eller minimera säkerhetsrisker. Syftet är att uppfylla de krav som ställs på sådana förfaranden och metoder samt genomföra de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798. Detta utvecklas i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och i kommissionens delegerade förordning (EU) 762/2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem.

I likhet med tidigare ordning enligt direktiv 2004/49/EG ska vid genomförandet av nödvändiga åtgärder för riskhantering enligt direktiv (EU) 2016/798 de förfaranden och metoder som anges i ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem användas. Detta framgår av bilaga I (järnvägsföretag) respektive bilaga II (infrastrukturförvaltare) till förordning (EU) 762/2018. I förekommande fall ska även den riskhanteringsprocess som beskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 användas. Det är fallet när s.k. väsentliga ändringar i järnvägssystemet vidtas. Vad som ska betraktas som en väsentlig förändring i ett järnvägssystem ska även fortsättningsvis antingen framgå av bestämmelser i nationell rätt eller avgöras av förslagsställaren. Med förslagsställare avses även fortsättningsvis bl.a. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ”genomför åtgärder för riskhantering”, se artikel 3.11 i förordning (EU) nr 402/2013. I de fall det inte rör sig om en väsentlig förändring kommer inte heller förordningens riskhanteringsprocess att behöva användas (artikel 4). I dessa senare fall kommer i stället att tillämpas de förfaranden och metoder för riskkontroll som anges i säkerhetsstyrningssystemen hos berörda infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Remissutfallet indikerar att den lagtekniska konstruktionen i promemorian är svår att tyda när det gäller frågan om fördelningen av ansvar för att genomföra riskkontroll. Flera av remissinstanserna anser att enligt direktivet har även andra än infrastrukturförvaltare och

järnvägsföretag ansvar för att riskkontroll genomförs. Det bör därför framhållas att ansvaret för att metoderna för riskvärdering och riskbedömning enligt artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798 blir genomförda ytterst ligger på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det följer av artikel 4.1e att endast dessa är utpekade som bärare av ansvaret för järnvägssystemets säkra drift, se avsnitt 8.1.1. Den omständigheten att även andra aktörer kan vara ”förslagsställare” vid tillämpningen av förordning (EU) nr 402/2013 ändrar inte på detta faktum. Även om det betyder att t.ex. en enhet som ansvarar för underhåll ska tillämpa nämnda förordning, gör enheten detta inom ramen för relationen till sin kund, dvs. antingen en ägare av järnvägsfordon eller någon annan registrerad fordonsinnehavare. Den senare kan dock i sin tur ha en kundrelation med ett eller flera järnvägsföretag. Inom ramen för den kundrelationen är dock den registrerade fordonsinnehavaren skyldig att genomföra riskkontroll. Enligt artikel 4.3 c i direktiv (EU) 2016/798 ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, där det är lämpligt, genom avtal ålägga sina anlitade entreprenörer att genomföra riskkontrollåtgärder. Därtill ska järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltare säkerställa att de anlitade entreprenörerna i förekommande fall överför sin avtalade skyldighet att genomföra riskkontroll till de underentreprenörer som de i sin tur eventuellt anlitar i senare led. Utgångspunkten för genomförande av riskkontroll som framgår av avtal är att den baseras på användningen av de förfaranden och metoder som omfattas av de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798. Det betyder att den avtalsreglerade riskkontrollen ska baseras på tillämpning av sådana förfaranden och metoder för riskkontroll som finns i järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem och, i förekommande fall, på den riskhanteringsprocess som beskrivs i förordning (EU) nr 402/2013.

Av direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.3 d) framgår att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet faktiskt genomför riskkontroll. Detta ställer naturligtvis krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag när de ingår avtal med andra aktörer. Samtidigt skapar det 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. Även om kraven i järnvägssäkerhetslagen i första hand riktas mot infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, eftersom de ytterst ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet och innehar tillstånd för sin verksamhet, har som konstaterats ovan alla aktörer med en potentiell inverkan på den säkra driften en skyldighet att genomföra riskkontroll i enlighet med tecknade avtal. Av direktivet framgår att det som föreskrivs i avtal som behandlar riskkontroll ska redovisas på begäran av ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten. En bestämmelse som anger att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag på begäran är skyldiga att redovisa ett sådant avtal föreslås i den del av järnvägssäkerhetslagen som handlar om tillsyn.

Som *Trafikverket* påpekar är det viktigt att det tydliggörs att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att ställa krav på att de som anlitas genomför riskkontroll. Själva kontrollen av att riskkontroll faktiskt genomförs ska ske enligt den gemensamma säkerhetsmetod för övervakning som avses i artikel 6.1 c i direktiv (EU) 2016/798. Säkerhetsmetoden utvecklas närmare i kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012.

Enligt artikel 4.3 a i direktiv (EU) 2016/798 ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag där det är lämpligt också genomföra riskkontroll i samarbete med varandra. Det avser, som *Trafikverket* påpekar, s.k. delade eller gemensamma risker. *Trafikverket* anser att en sådan samarbetskyldighet bör begränsas till att endast avse situationer när båda parter säkerhetsstyrningssystem påverkas av en risk. Regeringen delar inte den uppfattningen. Genomförandet av riskkontroll inbegriper även riskidentifiering. I avsaknad av att beredningsunderlaget närmare belyser konsekvenserna av den föreslagna begränsningen och mot bakgrund av det komplexa sambandet mellan drift av trafik och drift av infrastruktur framstår det som mindre lämpligt att uttryckligen begränsa samarbetskyldigheten till att endast avse situationer där båda parter säkerhetsstyrningssystem påverkas av en risk. Vid behov skulle dock en sådan avgränsning kunna regleras på lägre författningsnivå.

I direktiv (EU) 2016/798 finns även krav på att aktörer med potentiell inverkan på en 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). *Branschföreningen Tågoperatörerna*, *SJ AB* och *Trafikverket* påpekar att det i promemorian inte föreslås något särskilt genomförande av artikel 4.4 b. Ett sådant genomförande säkerställs dock genom att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör upprätta avtal som innehåller krav på att leverantörerna i fråga, inklusive eventuella underleverantörer som anlitas i sin tur, genomför riskkontroll och att de är skyldiga att reducera eller rapportera eventuella risker. Genom en sådan ordning säkerställs att varje aktör ges ansvar för sina delar av systemet och för en säker drift, som att exempelvis utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med angivna krav. Det kan tilläggas att järnvägsmateriel är föremål för särskild reglering genom den föreslagna järnvägtekniklagen.

Åtgärder för att hantera säkerhetsrisker

I direktiv (EU) 2016/798 finns bestämmelser om skyldighet för infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra aktörer att rapportera säkerhetsrisker som de upptäcker eller informeras om till berörda parter och om att åtgärder för att hantera den upptäckta risken ska vidtas (artikel 4.5). Det bör i järnvägssäkerhetslagen införas en bestämmelse som anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inom sina respektive områden, ska vidta de åtgärder som krävs för att hantera en säkerhetsrisk som de, eller av dem anlidade entreprenörer, upptäcker eller informeras om och att de rapporterar vidare till dem som berörs. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör även säkerställa att de som anlitas och de som

anlitas i sin tur vidtar motsvarande åtgärder om så krävs. *Trafikverket, Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar i sina remissvar att direktivet anger att även andra parter har ansvar att vidta korrigerande åtgärder och anser att motsvarande krav bör framgå av järnvägssäkerhetslagen. *Trafikverket* pekar bl.a. på att det bör framgå av lagen att exempelvis enheter som ansvarar för underhåll har ett ansvar.

Regeringen konstaterar att kravet på genomförande av riskkontroll i direktiv (EU) 2016/798 inte är begränsat till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Alla aktörer som anlitas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och som har potentiell inverkan på den säkra driften inom järnvägssystemet omfattas, även om det i dessa fall ska ske genom reglering i avtal. Motsvarande ordning bör gälla i fråga om kraven på att rapportera och vidta åtgärder i samband med att en uppkommen säkerhetsrisk behöver hanteras. Som utgångspunkt är det viktigt att understryka att ansvaret för verksamhet enligt järnvägssäkerhetslagen ytterst vilar på dem som ansvarar för den säkra järnvägsdriften, dvs. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. En ordning som innebär att flera på ett okoordinerat sätt ges ansvar för att göra samma sak ökar risken för att ingen agerar i tron att någon annan ansvarig gör det som krävs. Det innebär inte att andra aktörer fråntas ansvaret att agera när brister upptäcks eller information om brister tas emot. Vad de olika aktörerna ska göra i form av rapportering eller åtgärder ska regleras i avtal. Rapporteringen och åtgärderna ska dessutom vara baserade på resultatet av den riskidentifiering, riskbedömning och riskhantering som gjorts med användning av berörda infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem och i förekommande fall även med användning av den riskhanteringsprocess som beskrivs i förordning (EU) nr 402/2013.

Den aktör som kallas enhet med ansvar för underhåll (s.k. ECM), agerar som ovan angetts på grundval av kontrakt med en fordonsägare eller registrerad fordonsinnehavare och har som uppgift att se till att järnvägsfordon underhålls på ett korrekt sätt. En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad av ett certifieringsorgan för denna uppgift, se avsnitt 8.1.8. Enheten har normalt ingen avtalsrelation med vare sig något järnvägsföretag eller någon infrastrukturförvaltare. Det har den dock alltid med sin uppdragsgivare, fordonsägaren eller en nyttjanderättshavare (s.k. fordonsinnehavare). De senare har i sin tur en avtalsrelation med de järnvägsföretag som använder fordonen i sin trafik och som har ett intresse av att de är i funktionsdugligt och säkert skick. I avtalsrelationen mellan fordonsägare/fordonsinnehavare och enheter som ansvarar för underhåll kan t.ex. de senares rätt att vidta vissa riskkorrigerande eller informationsspridande åtgärder som rör fordonet regleras. Ett järnvägsföretag som disponerar över egna fordon kan i vissa fall också självt ansvara för underhåll. I detta fall behövs inga avtal mellan fordonsunderhålls- och tågtrafikfunktionerna, då det finns en direkt relation som kan säkras inom ramen för järnvägsföretagets organisation.

Användning av andras fordon

I direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.6) finns bestämmelser som anger att järnvägsföretag är skyldiga att utbyta alla uppgifter som är relevanta för en säker drift när de använder någon annans fordon. Järnvägsföretaget och

den som tillhandahållit fordonet ska utbyta alla relevanta uppgifter för att fordonet ska kunna användas säkert. Uppgifterna ska inte vara begränsade till det berörda fordonets status och historik, uppgifter i underhållsjournaler för spårbarhetsändamål, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar. Även andra uppgifter ska bli föremål för information, om de kan vara av betydelse för en säker drift. Det kan exempelvis avse uppgifter om ett fordons underhåll eller utförda ombyggnationer. Det är alltså användaren av fordonet som ska förvissa sig om att det kan användas på ett säkert sätt, dvs. att fordonet är godkänt, att någon har underhållit fordonet och att underhållet har utförts korrekt, se avsnitt 8.1.8. Artikel 4.6 genomförs i järnvägssäkerhetslagen.

Bemyndigande

Direktiv (EU) 2016/798 innehåller relativt detaljerade bestämmelser om hur riskkontroll ska genomföras inom aktuellt område. Övriga och mer detaljerade bestämmelser inom området för riskkontroll finns även i direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Närmare bestämmelser om riskkontroll och riskhantering kan meddelas genom verkställighetsföreskrifter av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om riskkontroll som föreslogs i promemorian behövs därför inte.

8.1.5 Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om krav på anställda i fråga om yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på den som anlitas att dennes anställda uppfyller kraven på yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt och att motsvarande krav ställs på den som anlitas i sin tur.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa, och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Regeringens bedömning: Järnvägslagens bestämmelser om krav på materiel bör inte föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag och bedömning. I promemorian föreslås även en bestämmelse med krav på att materiel som används i ett järnvägssystem ska vara av viss beskaffenhet.

Remissinstanserna: Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Tåg företagen) och SJ AB bedömer att bestämmelser om krav som ställs på materiel och personal redan finns i annan EU-reglering. Vidare anser Branschföreningen Tågoperatörerna och SJ AB att motsvarande krav som ställs på anställda hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör

ställas på anställda hos underhållsansvariga enheter. *Trafikverket* anser att det är mycket viktigt att särskilja de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller sina egna anställda från de skyldigheter som gäller med avseende på kontrakterade entreprenörer. *Trafikverket* anser vidare att det bör framgå uttryckligen vilka skyldigheter en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag har om en entreprenör anlitas samt om entreprenören i sin tur anlitar en underentreprenör.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Nuvarande ordning

Bestämmelser om att materiel ska uppfylla vissa krav så att skador förebyggs och om att personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten endast får utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig finns i hittillsvarande 2 kap. 1, 3 och 4 §§ järnvägslagen. För bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 1990/91:1 s. 32 f. och 51 samt prop. 2003/04:123 s. 171 f.

Föreslagen ordning

Bestämmelser om krav på den som är anställd hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag förs med vissa redaktionella ändringar över till järnvägssäkerhetslagen. Vidare bör det uttryckligen anges att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ställer krav på att den som anlitas och dess anställda uppfyller erforderliga krav. Det är den anlitate som därmed ansvarar för att dess personal uppfyller erforderliga krav på yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör även ställa krav på den som anlitas att denne ställer motsvarande krav på någon som anlitas i sin tur. Kraven avser att säkerställa att även anställda hos anlitate entreprenörer uppfyller erforderliga krav i förhållande till de uppgifter som tilldelas dem. Eftersom det är fråga om en säkerhetslagstiftning, behöver det finnas uttryckliga krav på anställda och uppdragstagare hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Även i detta sammanhang kan åberopas medlemsstaternas skyldighet enligt artikel 4.1 a i direktiv (EU) 2016/798 att säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt, 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.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan, genom att träffa avtal, förvissa sig om att de föreskrivna kraven är uppfyllda och att motsvarande krav är uppfyllda i senare avtalsled. Av kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 utvecklas närmare vilka krav som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har att förhålla sig till vid upprättande av sina respektive säkerhetsstyrningssystem, bl.a. att säkerhetsstyrningssystemet i tillämpliga fall ska innehålla en beskrivning av de avtal som ingåtts med anlitate entreprenörer.

Som *Trafikverket* påpekar är det viktigt att särskilja de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller sina egna anställda från de skyldigheter som gäller med avseende på kontrakterade entreprenörer. Trafikverket anser att detta bör framgå uttryckligen i järnvägssäkerhetslagen och att det skulle överensstämma med de principer som framgår av direktivet och EU-förordningar på området. Trafikverket påminner i detta sammanhang om kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012. I förordningen utvecklas närmare den metod för övervakning som ska tillämpas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag för att kontrollera att erforderliga krav hos exempelvis anlitade entreprenörer efterlevs.

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 hittillsvarande 2 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag själva som avgör vilken egen personal eller anlitad personal som har sådana arbetsuppgifter och därmed hamnar i denna kategori. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

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 bör få stänga av den som inte följer en skyldighet att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ska säkerställa att de som är sysselsatta i verksamheten alltid uppfyller erforderliga krav. 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 regelbunden sådan. Nämnas bör i sammanhanget, vilket också *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar, att det kan förekomma direkt tillämplig EU-rätt gällande krav som ställs på viss personal, t.ex. när det gäller krav på hälsa och kompetens. Trots detta gör regeringen bedömningen att det bör finnas uttryckliga bestämmelser om krav på den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter i järnvägssäkerhetslagen.

När det gäller begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten” i hittillsvarande 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen föreslås detta genomgående bytas ut mot begreppet ”säkerhetskritiska arbetsuppgifter”. Någon innehållsmässig förändring är dock inte avsedd. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar att säkerhetskritiska uppgifter utförs även av underhållsansvariga enheter och anser därför att dessa enheter bör se till att personalen uppfyller aktuella hälsokrav. Som *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* noterar

ska även de som ansvarar för underhåll av fordon, dvs. den underhållsansvariga enheten uppfylla vissa hälso- och kunskapskrav. Den underhållsansvariga enheten ska vara certifierad av ett certifieringsorgan, se avsnitt 8.1.8. Inom ramen för detta certifieringssystem finns vissa bedömningskriterier som ska vara uppfyllda, bl.a. ska personer med säkerhetskritiska uppgifter uppfylla vissa hälso- och kunskapskrav. Om ett järnvägsföretag använder någon annans fordon bör järnvägsföretaget, i avtal med den som tillhandahåller fordonet, bl.a. se till att fordonsinnehavaren säkerställer att den underhållsansvariga enheten uppfyller kraven på hälsa och yrkeskompetens. Den kontroll som användaren av ett fordon ska göra innan ett fordon får användas i järnvägstrafik bör underlättas av certifieringssystemet.

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 alltså 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 likhet med den ordning som beskrivs ovan bör kraven föras vidare på dem som anlitas i sin tur. I detta ingår att bevaka vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns.

Bör järnvägslagens bestämmelser om krav på materiel föras över till järnvägslagen?

I järnvägslagen finns bestämmelser om att järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av den verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs. I promemorian föreslås att bestämmelsen förs över till järnvägssäkerhetslagen. I promemorian görs bl.a. bedömningen att det behöver 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. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* ifrågasätter dock regleringen som föreslås i promemorian, eftersom kraven på materiel redan regleras inom EU-rätten.

Det kan konstateras att materiel som används i järnvägssystemet ska vara av viss beskaffenhet och uppfylla vissa krav för att få användas och att dessa krav i allt väsentligt redan regleras i EU-rätten, exempelvis genom TSD. Utrymmet för nationella regler torde därför vara ytterst begränsat. EU-rätten reglerar dock inte samtliga typer av säkerhetsrelevanta anläggningar, exempelvis ställverk. Reglering för sådan materiel bör därför fortsättningsvis finnas. Den bör framgå i

Prop. 2021/22:83 anslutning till den föreslagna järnvägstekniklagen och inte av järnvägssäkerhetslagen.

Bemyndigande

Närmare reglering om personals lämplighet i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter bör lämpligen meddelas genom föreskrifter i anslutning till järnvägssäkerhetslagen. Exempelvis kan det finnas behov av att i föreskrifter precisera vad som krävs för att vara lämplig för en viss befattning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför ges rätt att meddela föreskrifter i nu nämnda avseenden. Ett bemyndigande om detta bör införas i järnvägssäkerhetslagen.

8.1.6 Tillgång till utbildning

Regeringens bedömning: I likhet med det som gäller i dag bör Transportstyrelsen följa marknaden för järnvägsutbildningar.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att det numera uttryckligen ställs krav på kompetens för vissa yrkesgrupper. *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tågföretagen*) och *SJ AB* uppmärksammar att det utöver den TSD som nämns i promemorian finns fler TSD som innehåller krav på utbildning.

Skälen för regeringens bedömning: I direktiv (EU) 2016/798 finns 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 när 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 infrastrukturförvaltarens personal får 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 (lokförardirektivet), i TSD 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.

Regeringen bedömer att nuvarande ordning, med företrädesvis företagsintern utbildning kompletterad av utbildning tillhandahållen av särskilda utbildningsanordnare, fungerar tillfredställande. Den kompletterande utbildningen tillhandahålls i allt väsentligt av aktörer som är verksamma på marknaden för utbildning. Nuvarande utbildningsutbud

är tillfredsställande även från ett säkerhetsperspektiv och fungerar i förhållande till den utbildning som krävs för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. När det sedan gäller medlemsstaternas skyldighet att reglera priset för de utbildningar som det uppställs krav på i artikel 13 i direktiv (EU) 2016/798 noteras att det finns flera aktörer på marknaden som erbjuder de aktuella utbildningarna. Någon prisreglering är därför inte nödvändig. Vidare bedömer regeringen att Transportstyrelsen även i fortsättningen bör ha i uppgift att följa marknaden för utbildning i syfte att säkerställa att den fortsätter att komplettera den företagsinterna utbildningen på ett lämpligt sätt och att den på så sätt bidrar till ett effektivt upprätthållande av säkerhetsnivån i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Det finns, i likhet med de resonemang som fördes vid genomförandet av motsvarande bestämmelse 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 (artikel 13). För övervägandena vid genomförandet av den motsvarande bestämmelsen i direktiv 2004/49/EG, se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 44 f.).

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 examinatore som genomför prov för kompletterande intyg för förare av järnvägsfordon. Kraven för tillstånd anges i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare, som genomför direktiv 2007/59/EG (lokfördirektivet). I lagen finns ett krav på opartiskhet.

När det sedan gäller utbildning av ombordpersonal eller annan personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller hos entreprenörer som är direkt eller indirekt anlitade av dem är utbildningsmarknaden brokig med en mängd olika utbildningsalternativ. *Transportstyrelsen* anför i detta avseende att krav på kompetens för vissa yrkesgrupper infördes i Sverige den 1 januari 2019 genom antagande av en genomförandeplan enligt TSD Drift. Kraven tillämpas redan i dag och omfattar ombordpersonal. Transportstyrelsen anger vidare att kraven är funktionellt utformade och inte formulerade så att de reglerar vilken utbildning som krävs. I den aktuella genomförandeplanen anges kompetenskraven för berörd personal samt att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska klargöra vilka utbildningsbehov som finns för att berörd personal ska uppfylla dessa krav. Som *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar innehåller även TSD avseende delsystemet Tunnelsäkerhet krav på utbildning.

Det bör nämnas att det är infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som identifierar vilka arbetsuppgifterna är och som avgör vilken utbildning som behövs för att utföra dem. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag står vanligen själva för utbildning av sin personal. Därtill finns skräddarsydda utbildningar att tillgå på marknaden för utbildningstjänster.

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. Artikel 13.1 och 13.2 i direktiv (EU) 2016/798 bör alltså genomföras på samma sätt som skett i hittillsvarande järnvägsförordning, dvs. att det bör föreskrivas att Transportstyrelsen ska ha ett ansvar för att följa marknaden. Något bemyndigande i järnvägssäkerhetslagen om att få meddela sådana föreskrifter behövs inte. Bedömningen är att ytterligare föreskrifter i dessa avseenden kan meddelas av regeringen genom den s.k. restkompetensen enligt 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.1.7 Personalens rätt till handlingar

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som är eller har varit sysselsatt i deras verksamhet begär det, överlämna handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Med anledning av artikel 13.3 i direktiv (EU) 2016/798 införs en bestämmelse om personalens rätt till handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet. Rätten till kopia av handlingar syftar till att underlätta för personal att vid behov kunna söka sig vidare i arbetslivet. En motsvarande reglering när det gäller lokförare finns i 2 kap. 7 § lagen om behörighet för lokförare.

8.1.8 Underhållsansvarig enhet för fordon

Regeringens förslag: Fordon ska tilldelas en underhållsansvarig enhet för att få användas i järnvägstrafik. Den som använder fordonet ska innan fordonet används i trafik säkerställa att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat.

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om underhållssystem och om undantag från krav på certifiering av en underhållsansvarig enhet.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om underhållsansvarig enhet.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tågförertagen*), *SJ AB* och *Transportstyrelsen* anser att kontrollen av att den underhållsansvariga enheten uppfyller erforderliga krav inte bör vara en skyldighet för den som använder fordonet. Branschföreningen

Skälen för regeringens förslag

Underhållsansvarig enhet för fordon

Enligt artikel 14 i direktiv (EU) 2016/798 ska ett fordon innan det används på järnvägsnätet ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Syftet med en sådan ordning är bl.a. att man ska kunna identifiera den enhet som har den särskilda tekniska kompetensen för att underhålla ett fordon. Det förväntas även underlätta för den som använder fordonen att ta sitt ansvar för järnvägssäkerheten samtidigt som det skapas en ordning 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 ytterst ansvarar för den operativa säkerheten i järnvägssystemet, dvs den säkra driften av järnvägssystemet (se avsnitt 8.1.1).

Innan ett fordon får användas för järnvägstrafik bör användaren av fordonet säkerställa att den underhållsansvariga enheten för fordonet har ett underhållscertifikat. Det är alltså användaren, i praktiken ett järnvägsföretag, som bör säkerställa att fordonet har tilldelats en certifierad underhållsansvarig enhet och på så sätt säkerställa att de fordon vars underhåll enheten ansvarar för kan användas på ett säkert sätt i företagets tåg. I sammanhanget bör det noteras att ett järnvägsföretag inte alltid äger de fordon som det använder. Järnvägsföretaget bör därför i avtal med fordonsägaren eller med den som fordonsägaren med nyttjanderätt upplåtit sina fordon till säkerställa att fordonet kan användas på ett säkert sätt. Med det avses att järnvägsföretaget även bör säkerställa att fordonsägaren eller nyttjanderättsinnehavaren i sin tur i avtal med den underhållsansvariga enheten sett till att fordonet kan användas på ett säkert sätt. Denna kontroll bör underlättas genom kravet på certifiering av enheten som ansvarar för underhållet. *Branschföreningen Tågoperatörerna, SJ AB* och *Transportstyrelsen* anser att själva certifieringskravet bör vara tillräckligt för att fordonsanvändaren ska kunna förvissa sig om att aktuell enhet som ansvarar för underhållet också uppfyller erforderliga krav. Regeringen delar denna uppfattning. Det bör dock erinras om att ansvaret för den säkra driften inte upphör till följd av att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat eller är godkänd inom ramen för verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem. Ansvaret för den säkra tågdriften och för att fordonen verkligen är säkra att använda ligger oförändrat kvar på användaren. Ett fordon får bara användas om det är i säkert skick, om planerat underhåll är utfört och det kan säkerställas att fordonet inte har skadats sedan dess.

För att ett fordon ska få användas i järnvägstrafik ska det alltså ha tilldelats en underhållsansvarig enhet som är certifierad. I förekommande fall kan underhållet av fordon utföras av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare vars säkerhetsstyrningssystem innefattar ett underhållssystem, se artikel 3.2 2 b och 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779. Om den enhet som ansvarar för underhållet exempelvis är ett järnvägsföretag, dvs. är godkänd inom ramen

för företagets säkerhetsstyrningssystem, och inte uppfyller ställda krav, kan det resultera i att tillsynsmyndigheten återkallar företagets tillstånd. Om den enhet som ansvarar för underhållet är certifierad enligt kraven i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 och inte längre uppfyller kraven, kan certifieringsorganet vidta åtgärder. Varje enhet som ansvarar för underhåll av fordon är därmed också föremål för tillsyn av antingen tillsynsmyndigheten eller certifieringsorganet. Denna tillsyn bör innebära att den administrativa bördan lättar något för användaren av ett fordon. Som nämns ovan ligger dock ansvaret för den säkra tågdriften och därmed även för att fordonen verkligen är säkra att använda oförändrat kvar hos användaren.

Någon ändring i denna del föreslås inte. Kravet på certifiering, som i dag gäller underhållsansvariga enheter för alla fordon, torde också underlätta detta säkerställande, eftersom det i dessa fall finns ett certifieringsorgan som ska kontrollera att den underhållsansvariga enheten initialt och fortlöpande uppfyller kraven på certifiering. Uppgifter om den underhållsansvariga enheten ska enligt direktiv (EU) 2016/798 föras in i det nationella fordonsregistret. Detta kommer att framgå genom 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 även att underhåll av fordon som används i trafik som bedrivs på ideell grund i kulturhistoriskt syfte (museitrafik) på järnvägsnät som även trafikeras av kommersiellt bedriven 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 normalt utförs av underhållsansvariga enheter. Förslaget innebär i praktiken ingen ändring i detta avseende. Till skillnad från i dag måste dock föreningarna i fråga 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 avser fordonsunderhåll och låta denna beskrivning utgöra en del av säkerhetsstyrningssystemet. Underhållssystemen ska uppfylla vissa krav, som i praktiken motsvarar sådana krav som Transportstyrelsen redan i dag ställer på föreningarna att i sina säkerhetsstyrningssystem 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 mot bakgrund av detta inrätta ett underhållssystem. Syftet är att säkerställa att varje underhållsansvarig enhet uppfyller de grundläggande förutsättningar som bedömts nödvändiga för att de fordon som de har ett underhållsansvar för ska vara säkra för användning när de är i drift. Härigenom ges också förutsättningar för användaren av fordonen att tillämpa enklare och mindre kostnadskrävande åtgärder för kontroll av de fordon som används i deras tåg.

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 de övriga tre underhållsfunktionerna på entreprenad. De närmare kraven på dessa funktioner framgår av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 och kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762.

Bemyndigande

I direktiv (EU) 2016/798 finns detaljerade bestämmelser om underhåll av fordon (artikel 14). Vidare finns bestämmelser om ett system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon, inklusive de underhållsfunktioner som beskrivs i direktiv (EU) 2016/798 i direkt tillämpbar EU-rätt, se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779. Utrymmet för att meddela föreskrifter är på grund av EU-rätten begränsat. Något särskilt föreskriftbemyndigande som föreslås i promemorian avseende underhållsansvarig enhet bedöms därför inte behövas. Närmare bestämmelser om underhållsansvarig enhet för fordon kan meddelas genom verkställighetsföreskrifter av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Däremot bör det införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om underhållssystem och om undantag från kravet på certifiering av en underhållsansvarig enhet.

8.1.9 En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad

Regeringens förslag: En underhållsansvarig enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon ska vara certifierad av ett certifieringsorgan. Ett certifikat som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz, ska gälla i Sverige.

Regeringens bedömning: Tillsynsmyndigheten bör inte längre meddela tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer i sak med regeringens förslag. Till skillnad från regeringens förslag utgår promemorian från kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar, som numera ersatts av genomförandeförordning (EU) 2019/779 som gäller krav på certifierad enhet för alla fordon.

Remissinstanserna: Flera av remissinstanserna påpekar att kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 numera ersatts av genomförandeförordning (EU) 2019/779 och att den ska gälla från och med den 16 juni 2020. *Trafikverket* uppmärksammar att termen certifieringssystem används i stället för underhållssystem i den nya förordningen. *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) och *SJ AB* efterfrågar vissa klargöranden i fråga om regelverken inom aktuellt område. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll* ställer sig positiv till att tillsynsmyndigheten inte längre ska utfärda underhållscertifikat.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Med stöd av artikel 14.6 i direktiv (EU) 2016/798 har genomförandeförordning (EU) 2019/779 antagits. Den tidigare regleringen avseende ett system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar har i och med den nya förordningen utvidgats och blivit mer detaljerad. Det innebär att alla fordon numera ska tilldelas en underhållsansvarig enhet. Bestämmelser om certifieringen av enheter som ansvarar för underhållet av fordon framgår alltså av direkt tillämplig EU-rätt. Med utgångspunkt i de krav och bedömningskriterier för organisationer som ansöker om ett s.k. ECM-certifikat och som framgår av bilaga III till direktivet har därefter kraven och kriterierna utvecklats och blivit mer detaljerade i enlighet med det som framgår av bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779. Bestämmelser för vad som gäller för att få en sådan certifiering framgår alltså av den nämnda förordningen. På grund av covid-19 pandemin har dock tillämpningen av vissa bestämmelser i förordningen ändrats vad gäller giltighetstiden för vissa certifikat för enheter som ansvarar för underhåll. Det framgår av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/780 av den 12 juni 2020 om ändring av förordning (EU) nr 445/2011 och genomförandeförordning (EU) 2019/779 vad gäller åtgärder för att, på grund av covid-19-pandemin, förlänga giltighetstiden för vissa certifikat för järnvägsenheter som ansvarar för underhåll och vissa övergångsbestämmelser.

Sverige valde vid tillkomsten av reglerna 2011 att en underhållsansvarig enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar skulle vara certifierad. Med denna lösning kunde såväl den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) som ackrediterade certifieringsorgan meddela tillstånd respektive certifikat till underhållsansvariga enheter för godsvagnar. Därmed säkerställdes 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, görs bedömningen att det inte längre finns skäl att låta tillsynsmyndigheten meddela tillstånd till underhållsansvariga enheter.

Regeringens förslag: Nuvarande regler i järnvägslagen om olycksrapportering ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras också i andra fall än de som anges i järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: I bestämmelsen om olycksrapportering i hittillsvarande 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen anges att om det vid användningen av ett järnvägsfordon 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 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 propositionen Järnvägslagen (prop. 2003/04:123 s. 172) som hänvisar till förarbetena till den äldre järnvägssäkerhetslagen propositionen Regeringens proposition om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m.m. (prop. 1990/91:1 s. 54). I järnvägslagen har därefter anpassning skett till direktiv 2004/49/EG, se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 110). Kravet på olycksrapportering följer numera av artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798. Järnvägslagens bestämmelse om olycksrapportering bör föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska, 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 järnvägssäkerheten ska rapporteras även i andra fall än de som anges i järnvägssäkerhetslagen.

8.1.11 Årlig säkerhetsrapport

Regeringens förslag: Järnvägslagens regler om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska ge in en säkerhetsrapport ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorian innehåller även ett förslag om att det ska införas ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om årlig säkerhetsrapportering.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Hittillsvarande 2 kap. 5 a § järnvägslagen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska ge in en säkerhetsrapport. Bestämmelsen bör föras över till järnvägssäkerhetslagen. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 35 f. och 109).

Alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska enligt artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798 före den 31 maj i stället för den 30 juni enligt artikel 9.4 i direktiv 2004/49/EG varje år överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till den nationella säkerhetsmyndigheten. Det framgår även vad rapporten ska innehålla. Närmare reglering om årlig säkerhetsrapport kan som verkställighetsföreskrifter meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något sådant särskilt bemyndigande i järnvägssäkerhetslagen om att få meddela sådana föreskrifter som föreslås i promemorian behövs alltså inte.

8.1.12 Årsrapport om säkerhetsarbetet och årlig säkerhetsplan

Regeringens bedömning: En årlig rapport om säkerhetsarbetet inom järnvägsområdet och en årlig säkerhetsplan bör utarbetas av tillsynsmyndigheten och offentliggöras varje år. Dessutom bör tillsynsmyndigheten lämna förslag på en årlig säkerhetsplan.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I likhet med den ordning som anges i det tidigare järnvägssäkerhetsdirektivet, direktiv 2004/49/EG, ska de nationella säkerhetsmyndigheterna enligt artikel 19 i direktiv (EU) 2016/798 varje år offentliggöra en rapport om sina verksamheter under föregående år och överlämna denna till byrån senast den 30 september. Rapporten ska innehålla information om

- utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning på medlemsstatsnivå av de gemensamma säkerhetsindikatorerna,
- viktiga ändringar av lagstiftningen om och regleringen av järnvägssäkerhet,
- utvecklingen av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd,
- resultaten och erfarenheterna av tillsynen över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inklusive antalet och resultaten av inspektioner och revisioner,
- de undantag som har beslutats i enlighet med artikel 15 (krav på underhållsansvarig enhet), och
- järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas erfarenhet av tillämpningen av de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna.

Den sista strecksatsen i artikel 19 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. Prop. 2021/22:83

Enligt artikel 4.1 f i direktiv (EU) 2016/798 ska medlemsstaterna även utarbeta och offentliggöra årliga säkerhetsplaner där de anger genom vilka åtgärder de gemensamma säkerhetsmålen är tänkta att uppnås. I avsnitt 8.1.2 redogörs för gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer.

Syftet med att utarbeta en säkerhetsplan är att säkra uppnåendet av de gemensamma säkerhetsmålen. Bedömning av vilka åtgärder som på grundval av kravet i direktivets artikel 4.1 f bör vidtas och införas i en medlemsstats årliga säkerhetsplan nödvändiggör såväl analys som bedömning av både säkerhetsläge och säkerhetsutveckling. Vid en sådan bedömning ska hänsyn tas till de gemensamma säkerhetsmålen samt till vilka effekter olika åtgärder kan tänkas få. De åtgärder det här är fråga om är sådana som medlemsstaten förfogar över för att säkra att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag på ett effektivt sätt svarar för den säkra driften i järnvägssystemet, dvs. regelgivning, tillstånds- och tillsynsverksamhet.

Det bedöms lämpligt att den nationella säkerhetsmyndigheten, dvs. tillsynsmyndigheten, som har en central roll när det gäller att övervaka säkerheten i järnvägssystemet, utarbetar förslag på en årlig säkerhetsplan i samband med den årliga rapporten om säkerhetsarbetet enligt artikel 19 i direktiv (EU) 2016/798. Den bör sedan fastställas av regeringen.

Eftersom Transportstyreslen är en myndighet under regeringen behövs inte något bemyndigande om att få meddela föreskrifter om årlig säkerhetsrapport och årlig säkerhetsplan i järnvägssäkerhetslagen. Bedömningen är att föreskrifter om detta faller in under den s.k. restkompetensen enligt 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.1.13 Föreskrifter om trafikregler för järnväg

<p>Regeringens bedömning: Det finns inte något behov av ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg.</p>
--

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian lämnas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Det bör inte införas ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg. Trafikregler och andra typer av driftsregler som riktar sig mot infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag finns i direkt tillämplig EU-rätt. Dessa regleras genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773.

8.2 Lagen om nationella järnvägssystem

8.2.1 Säkerhetsansvar

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ansvara för en säker drift i ett järnvägssystem.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* uppfattar förslaget i promemorian som svårtolkat, bl.a. eftersom det inte framgår vilken sorts ansvar verksamhetsutövaren har i ett järnvägssystem. Enligt verket kan det inte vara meningen att ansvaret ska uppfattas som solidariskt mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. *Transportstyrelsen* anser att innebörden av ansvarsreglerna bör överensstämma med regleringen i järnvägssäkerhetslagen.

Skälen för regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha fullt ansvar för säkerheten inom sina delar av ett järnvägssystem. Det är den säkra driften av järnvägssystemet som avses. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska alltså, i likhet med den ordning som föreslås gälla i järnvägssäkerhetslagen, ytterst ansvara för säkerheten inom sina respektive delar av järnvägssystemet. Ansvaret för att verksamheten bedrivs på ett från säkerhetssynpunkt betryggande sätt gäller redan i dag enligt järnvägslagen men förtydligas genom en uttrycklig bestämmelse. 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 det yttersta ansvaret för den säkra driften i ett järnvägssystem. Det får inte råda tveksamhet om vem som ska bära ansvaret i en faktisk situation och vilken grad av ansvar det är fråga om. Det skulle inte vara en lämplig ordning att lägga ansvaret för säkerheten inom järnvägssystemet på andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. I likhet med det som konstateras i promemorian finns utrymme för att avtalsvägen hantera ansvaret för andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

I ansvaret för en säker drift i järnvägssystemet ligger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för att tillämpa sina säkerhetsstyrningssystem och att systemen ändras i takt med att verksamheten utvecklas. I säkerhetsstyrningssystemets natur ligger att det ska fungera och utvecklas med den verksamhet som bedrivs (se avsnitt 8.2.2).

8.2.2 Säkerhetsstyrningssystem

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska utgöras av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som

deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även en bestämmelse som anger vad ett säkerhetsstyrningssystem ska innehålla samt vad systemet ska uppfylla.

Remissinstanserna har inte några synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Krav på säkerhetsstyrningssystem enligt nuvarande reglering

I 2 kap. 5 § järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Av paragrafen framgår att säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. Vidare ställs krav på verksamhetens utförande och organisation (2 kap. 2 §). Att verksamheten ska utföras så att skador förebyggs är en självklarhet om en säker verksamhet ska kunna tryggas. Paragrafen förs därför inte över till lagen om nationella järnvägssystem.

Krav på säkerhetsstyrningssystem enligt lagen om nationella järnvägssystem

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som bedriver verksamhet som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem ska ha ett säkerhetsstyrningssystem för sin verksamhet. Syftet med kravet på att inrätta ett säkerhetsstyrningssystem är att trygga en säker verksamhet. Säkerhetsstyrningssystemet behöver därför vara anpassat till och utvecklas jämsides med verksamheten som bedrivs. Ett säkerhetsstyrningssystem utformas inte på samma sätt hos en tillståndshavare som bedriver intensiv persontrafik som t.ex. hos en tillståndshavare som bedriver verksamhet på ett industrispår med lite trafik.

I likhet med vad som gäller i dag bör ett säkerhetsstyrningssystem utgöras 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 bör också vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt. Vidare bör det ställas krav på att säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras, eftersom systemet behöver kunna identifieras.

Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska alla de risker som verksamheten ger upphov till hanteras. Det är inte endast hanteringen av 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 får i

det enskilda fallet avgöras med hänsyn till vilka risker och vilka aktörer som det handlar om.

För innehavare av ett säkerhetstillstånd eller ett gemensamt säkerhetsintyg följer kraven på säkerhetsstyrningssystemet av EU-rätten och järnvägssäkerhetslagen. 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. Kraven förefaller självklara att ställa även för säkerhetsstyrningssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. De kan lämpligen meddelas i form av föreskrifter på lägre nivå än lag. Det är framför allt viktigt att föreskriva om det som är aktuellt för den verksamhet som avser att bedrivas enligt lagen om nationella järnvägssystem.

Exempel på givna komponenter i ett säkerhetsstyrningssystem är förfaranden som säkerställer att kraven på personal och materiel uppfylls. Det innebär exempelvis att även om det inte enligt lagen om nationella järnvägssystem krävs att ett fordon ska tilldelas en underhållsansvarig enhet, måste underhållet av fordonet vara organiserat. Detta bör ske inom ramen för säkerhetsstyrningssystemet.

Bemyndigande

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges möjlighet att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem. Exempelvis kan föreskrifter meddelas om vad ett säkerhetsstyrningssystem ska innehålla och hur det kan anpassas till den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget.

8.2.3 Riskkontroll

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra och med andra som är berörda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om riskkontroll.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att det är svårt att utläsa vad som ska genomföras för att uppfylla kraven på att genomföra riskkontroll.

Skälen för regeringens förslag: Kravet på att genomföra riskkontroll är nytt i förhållande till den hittillsvarande järnvägslagen. Med riskkontroll avses att identifiera en risk, bedöma risken och vidta åtgärder för att åtgärda risken. Kravet på att genomföra riskkontroll ställs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, eftersom de innehar tillstånd och ytterst ansvarar för sin verksamhet. Ibland behöver även andra aktörers verksamhet som har inverkan på den säkra driften i ett järnvägssystem beaktas när det gäller att hantera riskerna.

Det finns reglering om riskkontrollåtgärder i artikel 4 i direktiv (EU) 2016/798, som genomförs i järnvägssäkerhetslagen. Den regleringen är mer långtgående än den som föreslås i lagen om nationella järnvägssystem. *Trafikverket* efterfrågar tydlighet i fråga om vad som ska utföras för att uppfylla kraven på riskkontrollåtgärder och att det bör framgå av lagen om nationella järnvägssystem vad som förväntas av en verksamhetsutövare, även med beaktande av att det finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om riskkontroll.

Närmare bestämmelser om riskkontroll, anpassade till området för verksamheten, bör meddelas genom föreskrifter i anslutning till lagen. Artikel 4 i direktiv (EU) 2016/798 kan ge viss vägledning till dessa föreskrifter. Det betyder inte att krav på riskkontrollåtgärder enligt lagen om nationella järnvägssystem behöver utformas i enlighet med kraven i direktivet. I föreskrifter kan närmare krav på riskkontroll anges samt vilka gemensamma förutsättningar som ska gälla för riskkontrollåtgärder. Det kan avse risksituationer som är svåra att hantera inom ramen för varje enskild aktörs säkerhetsstyrningssystem, exempelvis i en situation som kräver att flera aktörer genomför riskhantering gemensamt. Det kan också vara fråga om krav som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska förhålla sig till vid upprättande av sina säkerhetsstyrningssystem, exempelvis vad som ska gälla vid arbete i spår. Föreskrifterna kan alltså avse risksituationer som är svåra att hantera inom ramen för varje enskild aktörs säkerhetsstyrningssystem, exempelvis i en situation som kräver att flera aktörer genomför riskhantering gemensamt.

Ett bemyndigande bör införas i lagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om riskkontroll.

8.2.4 Krav på järnvägsmateriel samt anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om krav på att järnvägsmateriel ska vara av viss beskaffenhet för att förhindra skador i järnvägssystemet ska i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem. Detsamma ska gälla järnvägslagens bestämmelser om krav på anställda i fråga om yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas uppfyller kraven på yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt och att den som anlitas ställer motsvarande krav på andra som anlitas i sin tur.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* påpekar att ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten” är ett väl inarbetat

begrepp och befarar att ett byte till begreppet ”säkerhetskritiska arbetsuppgifter” kan bidra till osäkerhet i fråga om tillämpningen. Trafikverket anser att det är mycket viktigt att särskilja de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller sina egna anställda från de skyldigheter som gäller med avseende på kontrakterade entreprenörer. Trafikverket anser vidare att det bör framgå uttryckligen vilka skyldigheter en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag har om en entreprenör anlitas samt om entreprenören i sin tur anlitar en underentreprenör.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Bestämmelser om krav som ställs på materiel och på personal finns i hittillsvarande 2 kap. 1, 3 och 4 §§ järnvägslagen. I fråga om materiel anges att järnvägsinfrastruktur, järnvägsfordon och annan materiel ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs. När det gäller personal som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten anges att sådana arbetsuppgifter endast får utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning. Bestämmelserna kan härledas till 12, 13, 15 och 16 §§ i den äldre järnvägssäkerhetslagen. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd se propositionen Regeringens proposition om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m.m. (prop. 1990/91:1 s. 32 f. och s. 51 f.) och propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 171 f.).

Föreslagen ordning

Bestämmelserna i järnvägslagen om krav som ställs på järnvägsmateriel och på personal bör, med vissa redaktionella ändringar, föras över till lagen om nationella järnvägssystem.

Med hänsyn tagen till vikten av att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten 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. Vidare behöver det säkerställas att de som är sysselsatta i ett järnvägssystem har god kännedom om vad som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel ska alltså vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. Det bör vara en skyldighet för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att se till att kravet på säker materiel är uppfyllt. Materiel kan visserligen vara godkänd för att användas, 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 kan användas på ett säkert sätt. Exempelvis ska lastning och lossning ske

på ett säkert sätt. De skador som ska förebyggas är person- och saksador. I saksador innefattas skador i miljön till följd av olyckor.

Det bör även ställas krav på dem som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet. De ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Bestämmelser om krav på den som är anställd hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag bör i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem. Det bör även uttryckligen regleras att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska ställa krav på att den som anlitas och de som anlitas i sin tur uppfyller kraven. Det är den anlitate som ansvarar för att dennes personal uppfyller kraven på yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt och att motsvarande krav ställs på andra som anlitas. Den anlitate ska alltså ställa motsvarande krav på den som i sin tur anlitas. Som *Trafikverket* påpekar i sitt remissvar är det viktigt att särskilja de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller sina egna anställda från de skyldigheter som gäller med avseende på kontrakterade entreprenörer. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan, genom att träffa avtal med den som anlitas, förvissa sig om att de föreskrivna kraven är uppfyllda och att motsvarande krav är uppfyllda i senare avtalsled. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar sedan för att kraven i tecknade avtal följs. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får alltså utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. I kraven som ställs för att få utföra vissa arbetsuppgifter i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ingår att bevaka vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns.

I förhållande till järnvägslagen införs ett nytt begrepp, säkerhetskritiska uppgifter, för att beteckna de arbetsuppgifter som är av direkt betydelse för järnvägssäkerheten. Begreppet används redan inom EU-rätten och föreslås införas i järnvägssäkerhetslagen och nu även i lagen om nationella järnvägssystem. Någon innehållsmässig förändring är inte avsedd och även med beaktande av de synpunkter som *MRO* framför i sitt remissvar bedöms det som lämpligt att begreppet införs i lagen.

En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en 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 frånta den som inte följer skyldigheten att genomgå undersökning sådana arbetsuppgifter.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att se till att personalen alltid uppfyller kraven som ställs. 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 regelbunden sådan.

Sammanfattningsvis föreslås att järnvägslagens bestämmelser om krav på järnvägsmateriel i sak flyttas över till lagen om nationella järnvägssystem. Vidare föreslås att vissa krav ska ställas på anställda som

har säkerhetskritiska arbetsuppgifter i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet. Det är infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget som ansvarar för att de som är anställda i verksamheten uppfyller dessa krav. Motsvarande krav som gäller för den som är anställd bör även ställas på dem som anlitas för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet. Det bör då vara den anlitate som är skyldig att se till att dennes anställda uppfyller nödvändiga krav.

Bemyndigande

Ett bemyndigande bör införas i lagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter. I föreskrifter kan det exempelvis preciseras vad som krävs för att vara lämplig för en viss befattning som har betydelse för säkerheten.

Beträffande krav på att järnvägsmateriel ska vara av viss beskaffenhet för att få användas i järnvägssystemet kan närmare bestämmelser meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.2.5 Rapportering av olyckor

Regeringens förslag: Nuvarande regler i järnvägslagen om olycksrapportering ska i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras också i andra fall än de som anges i lagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* noterar att begreppen ”spårtrafik” och ”järnvägstrafik” används omväxlande i promemorian och anser att om det finns en skillnad mellan begreppen så bör de tydliggöras.

Skälen för regeringens förslag: Regleringen om olycksrapportering i hittillsvarande 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen bör i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem. I stycket 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 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 som tyder på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetskänslighet.

De överväganden som gjordes vid införandet av bestämmelsen i järnvägslagen framgår av propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 172). I järnvägslagen har därefter anpassning skett till direktiv 2004/49/EG, se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 110). Kravet på olycksrapportering framgår numera av artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798, när det gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Skyldigheten att rapportera olyckor bör gälla även för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. För att anpassa ordalydelsen till den övriga terminologin i lagen bör begreppet ”fordon” användas i stället för ”järnvägsfordon”.

I likhet med hittillsvarande 2 kap. 25 § 2 järnvägslagen bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras också i andra fall än de som anges i bestämmelsen om rapportering av olyckor. Ett bemyndigande om detta bör införas.

8.2.6 Årlig säkerhetsrapport

Regeringens förslag: Järnvägslagens regler om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska ge in en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten ska i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från kravet att ge in en årlig säkerhetsrapport.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorian innehåller även ett förslag om att det ska införas ett allmänt hållet bemyndigande att få meddela föreskrifter om den årliga säkerhetsrapporten.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* föreslår att bestämmelsen i stället bör ange att det är först på begäran som årsrapporten ska ges in till tillsynsmyndigheten.

Skälen för regeringens förslag: I hittillsvarande 2 kap. 5 a § järnvägslagen anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska ge in en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten. Bestämmelsen bör i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem. Den årliga säkerhetsrapporten ska ges in till tillsynsmyndigheten och avse det närmast föregående kalenderåret. Paragrafen i järnvägslagen införlivade krav i direktiv 2004/49/EG. Beträffande paragrafens närmare innebörd se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 35 f. och 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. Kravet i direktivet föreslås genomföras i järnvägssäkerhetslagen.

Bedömningen är att kravet på att årligen överlämna en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten som utgångspunkt även bör gälla för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Det bör dock införas ett bemyndigande i anslutning till lagen som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag från kravet på att överlämna en sådan rapport. Vad *MRO* anför i denna del ändrar inte denna bedömning.

Den närmare regleringen om exempelvis vad rapporten ska innehålla kan meddelas som verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.2.7 Föreskrifter om trafikregler för järnväg

Regeringens bedömning: Det finns inte något behov av ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian föreslås ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* anser att bemyndigandet i promemorian är otydligt.

Skälen för regeringens bedömning: Det bör inte införas ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg. Bedömningen är att trafikregler och andra typer av driftsregler som riktar sig mot infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör hanteras inom ramen för bemyndigandet om riskkontroll, se avsnitt 8.2.3.

9 Undersökning av olyckor och tillbud

9.1 Utredning av olyckor och tillbud enligt järnvägssäkerhetsdirektivet

I tredje kapitlet i direktiv (EU) 2016/798 behandlas utredning av olyckor och tillbud. Kapitlet avser skyldigheten att utreda (artikel 20), utredningsstatus (artikel 21), utredningsorgan (artikel 22), utredningsförfarande (artikel 23), rapporter (artikel 24), information som ska överlämnas till ERA (artikel 25) och säkerhetsrekommendationer (artikel 26).

I samband med genomförandet av det tidigare järnvägssäkerhetsdirektivet, direktiv 2004/49/EG (artiklarna 19–25) gjordes vissa ändringar i lagen om undersökning av olyckor och

förordningen om undersökning av olyckor. Övervägandena vid genomförandet framgår av propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 52 f. och 105 f.). Regeringen gjorde bl.a. bedömningen att Statens haverikommission uppfyller de krav som ställs på ett oberoende utredningsorgan. Organet ska enligt direktivet beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara helt fristående i förhållande till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det ska också vara skilt från tillsynsmyndigheten och kunna utföra sina uppgifter helt oberoende av myndigheten.

Statens haverikommission har det övergripande ansvaret för undersökning av olyckor och tillbud. Kommissionen har till uppgift att från säkerhetssynpunkt utreda alla typer av allvarliga civila eller militära olyckor och tillbud, oavsett om de inträffar på land, till sjöss eller i luften. Verksamheten styrs av ovan nämnda lag och förordning. Regelverket gäller för olyckor inom samtliga transportslag. När det gäller järnvägsolyckor omfattar regelverket även undersökning av olyckor vid tunnelbana och spårväg.

I samband med nu aktuellt genomförande av direktiv (EU) 2016/798 i fjärde järnvägspaketet görs nedan en bedömning av behovet av ändringar i lagen om undersökning av olyckor. När det gäller skyldigheten för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att rapportera olyckor till tillsynsmyndigheten så behandlas detta separat (se avsnitt 8.1.10 och 8.2.5).

9.2 Behov av ändringar på grund av direktiv (EU) 2016/798

Regeringens bedömning: Lagen om undersökning av olyckor bör inte ändras med anledning av direktiv (EU) 2016/798.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Statens haverikommission* anser att det är oklart vilka resonemang som ligger bakom de ställningstaganden som görs i promemorian i fråga om direktivets genomförande av reglerna om utredning av olyckor. I fråga om förslaget att vissa definitioner kopplade till olycksutredningar närmare kan beskrivas i föreskrifter på lägre nivå än lag anser kommissionen behovet som begränsat, eftersom tolkningen av begreppen i lagen om undersökning av olyckor sker fördragskonformt.

Skälen för regeringens bedömning

Skyldigheten att utreda

Artikel 20 i direktiv (EU) 2016/798 handlar bl.a. om skyldigheten att utreda varje allvarlig olycka. Den motsvarar artikel 19 i direktiv 2004/49/EG. I artikeln talas om att medlemsstaterna ska säkerställa att det utredningsorgan som avses i artikel 22 i direktivet efter varje allvarlig olycka inom unionens järnvägssystem genomför en utredning.

Utredningens syfte ska vara att förbättra järnvägssäkerheten och förebyggandet av olyckor. I 2 § lagen om undersökning av olyckor anges vilka olyckor som ska undersökas och bl.a. anges järnvägsolyckor. I lagen finns en definition av järnvägsolyckor som överensstämmer med definitionen av allvarlig olycka i artikel 3.12 i direktivet. I 1 § förordningen om undersökning av olyckor anges att undersökningar av olyckor eller olyckstillbud görs av Statens haverikommission.

Av artikel 20 framgår också att utredningsorganet 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 3 och 3 a §§ förordningen om undersökning av olyckor bedöms tillräckliga för att genomföra den delen av artikel 20.

Artikel 20 behandlar även utredningsorganets möjligheter att bestämma utredningarnas omfattning och de förfaranden som ska följas vid genomförandet av utredningar, bl.a. med beaktande av artiklarna 21 och 23. Artikeln ger uttryck för kravet på att utredningsorganet ska ha en oberoende ställning för utredning av järnvägsolyckor. Något särskilt genomförande föreslås inte heller i denna del, eftersom Statens haverikommission uppfyller de krav som ställs på ett oberoende utredningsorgan. Av artikel 20 framgår även att en utredning 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.

Utredningsstatus

Artikel 21, som motsvarar artikel 20 i direktiv 2004/49/EG, anger att medlemsstaterna inom sina respektive rättssystem ska fastställa en s.k. rättslig status för utredningen. Syftet är att göra det möjligt för utredningsledarna att utföra sin uppgift så effektivt och snabbt som möjligt. Artikeln anger även att medlemsstaterna ska säkerställa att de myndigheter som ansvarar för rättsliga utredningar ska samarbeta till fullo och att utredarna har rätt att få tillgång till uppgifter och bevis av relevans för utredningen. En nyhet i förhållande till det tidigare säkerhetsdirektivet är att ERA ska samarbeta med utredningsorganet om utredningen omfattar fordon som är godkända av ERA eller om ett järnvägsföretag bedriver verksamhet med stöd av ett säkerhetsintyg som utfärdats av ERA. Avslutningsvis anger artikel 21 att en utredning ska utföras oberoende av om en eventuell rättslig utredning görs. På samma sätt som vid genomförandet av det tidigare direktivet anser regeringen att 8–10 §§ lagen om undersökning av olyckor är tillräckliga för att genomföra hela artikel 21 (se prop. 2006/07:45 s. 58 f.).

Utredningsorgan

Artikel 22 i direktivet handlar bl.a. om kravet på utredningsorganets oberoende och motsvaras av artikel 21 i direktiv 2004/49/EG. Det anges att utredningsorganet ska vara funktionellt oberoende av den nationella

säkerhetsmyndigheten, av ERA och av organ som reglerar järnvägsverksamhet. Statens haverikommission uppfyller dessa krav på oberoende. Något särskilt genomförande av artikel 22.1 föreslås därför inte. Detsamma gäller artikel 22.2, som innehåller krav på att utredningsorganet ska kunna utföra sina uppgifter oberoende av andra aktörer och ha tillräckliga resurser för att göra detta.

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 att de ska tillhandahålla all information som är tillgänglig. Denna anmälan ska, när det är lämpligt, uppdateras när den information som saknas blir tillgänglig. Vidare anges att utredningsorganet utan dröjsmål och under alla omständigheter senast två månader efter det att anmälan om olyckan eller tillbudet inkommit ska besluta om huruvida en utredning ska påbörjas.

För ett korrekt genomförande av direktivet i fråga om rapporteringsskyldigheten för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör nuvarande reglering i 2 kap. 6 § järnvägslagen om att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att rapportera olyckor m.m. till tillsynsmyndigheten föras över till järnvägssäkerhetslagen, se avsnitt 8.1.10 och 8.2.5. Den del av artikeln som anger att utredningsorganet ska besluta om huruvida en utredning ska påbörjas eller inte bör däremot framgå av en författning på lägre nivå än lag. När det gäller skyldigheten att rapportera olyckor framgår det av 20 § förordningen om undersökning av olyckor att verksamhetsutövare har rapporteringsskyldighet till tillsynsmyndigheten. Av 25 § samma förordning framgår det att tillsynsmyndigheten genast ska underrätta Statens haverikommission om olyckor och tillbud. Dessa bestämmelser tillsammans bedöms vara tillräckliga för att genomföra artikel 22.3. Det innefattar även direktivets krav på att utredningsorganet fortlöpande ska tillhandhållas all information om en olycka eller ett tillbud.

Artikel 22.4 och artikel 22.5 handlar om vikten av att säkerställa att andra utredningar inte äventyrar utredningsorganets oberoende och att utredningsorganet ska ha möjlighet att be om stöd från utredningsorgan i andra länder eller från ERA. Av 8 b § första stycket förordningen om undersökning av olyckor framgår bl.a. att Statens haverikommission vid undersökning av järnvägsolyckor får be om ett sådant stöd. Detta bedöms som tillräckligt för ett korrekt genomförande.

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. I 3 § första stycket förordningen om undersökning av olyckor 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 anger att olika utredningsorgan ska samarbeta i syfte att utveckla gemensamma utredningsmetoder, utarbeta gemensamma principer för uppföljning av säkerhetsrekommendationer och anpassa sig till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen. Vidare framgår det att ERA, enligt artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå, ska stödja utredningsorganen i att inrätta ett

program för referentgranskning. Kravet på samarbete med andra myndigheter framgår av 8 b § andra stycket förordningen om undersökning av olyckor.

Utredningsförfarande

Artikel 23 behandlar utredningsförfarandet och motsvarar artikel 22 i direktiv 2004/49/EG. Artikeln handlar om hur en utredning bör utföras i händelse av att en olycka eller ett tillbud inträffar på eller nära gränsen mellan två medlemsstater. Det anges att utredningsorgan från andra medlemsstater ska bjudas in, där det är lämpligt, för att delta i en utredning om ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar tillstånd eller ett fordon som är registrerat eller underhålls i den främmande staten är inblandat i olyckan eller tillbudet. Av 4 § fjärde stycket lagen om undersökning av olyckor framgår att när en sådan olycka eller tillbud som avses i direktivet inträffar med ett spårfordon får den myndighet som ansvarar för undersökningen komma överens med motsvarande myndighet i den andra berörda staten om vilken myndighet som ska göra undersökningen alternativt att de gör den tillsammans. Av 12 b § förordningen om undersökning av olyckor framgår att utredningsorgan från andra medlemsstater ska bjudas in i händelse av att ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar tillstånd i den främmande staten är inblandat i olyckan. Den nämnda regleringen får anses vara tillräcklig för att genomföra artikeln i den delen. Vidare framgår av artikeln att i de fall ett utredningsorgan inbjudits att delta i en utredning ska utredningsorganet ges de befogenheter som behövs för att på begäran kunna bistå vid en eventuell insamling av bevismaterial för en annan medlemsstats utredningsorgans räkning. Det utländska utredningsorganet ska ges tillgång till information och bevis. I 12 a–12 c §§ förordningen om undersökning av olyckor finns bestämmelser som rör undersökning av olyckor utomlands eller då en utländsk myndighet utför eller deltar i en sådan undersökning på svenskt territorium.

Artikel 23.2 behandlar att utredningsorganet ska säkerställa att lämpliga resurser finns tillgängliga för en utredning. Något särskilt genomförande föreslås inte. Regeringen bedömer att myndigheten vid behov kan tillföras eventuella nödvändiga resurser för operativ och teknisk sakkunskap kopplad till utredningsverksamheten hos myndigheten.

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, ERA, 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. 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. Vidare anges i 7 a § 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.

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. *Statens haverikommission* påpekar i sitt remissvar att det i promemorian inte föreslås något särskilt genomförande av artikel 23.4. Samtidigt uppfattar kommissionen att den generella regeln i 5 § förvaltningslagen (2017:900) får anses innebära att artikeln redan är genomförd. Den paragrafen reglerar grundläggande krav på legalitet, objektivitet och proportionalitet i myndigheternas verksamhet och avser bl.a. att säkerställa att de åtgärder som vidtas av myndigheter är proportionella. Enligt regeringens bedömning ger även 9 och 10 §§ lagen om undersökning av olyckor i allt väsentligt uttryck för att en olycksutredning ska kunna utföras inom kortast möjliga tid. Sammantaget ger den svenska regleringen stöd för att i enlighet med direktivets krav kunna genomföra en utredning så snabbt och effektivt som möjligt.

Rapporter

Artikel 24 behandlar rapporter och vad som ska rapporteras. Den motsvarar artikel 23 i direktiv 2004/49/EG. Det anges vad som ska framgå av en rapport och att en sådan i tillämpliga fall ska innehålla säkerhetsrekommendationer. Av 13 d § förordningen om undersökning av olyckor framgår motsvarande bestämmelser om rapportens innehåll med tillägget att rapporten ska struktureras i enlighet med bilaga V till direktiv 2004/49/EG.

I artikel 24.2 första stycket anges att en slutrapport ska offentliggöras snarast möjligt, vanligtvis senast tolv månader efter det att händelsen inträffade. Till skillnad från det tidigare direktivet anges i direktiv (EU) 2016/798 att utredningsorganet även ska lämna ett preliminärt utlåtande om hur utredningen framskrider om slutrapporten inte kan offentliggöras inom den tiden. I 13 § förordningen om undersökning av olyckor anges att Statens haverikommission ska slutföra undersökningen snarast möjligt och – om möjligt – inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet. Vidare anges att Statens haverikommission om möjligt inom samma tid ska upprätta en rapport. I 13 b § tredje stycket förordningen om undersökning av olyckor finns bestämmelser om offentliggörande av en sådan rapport och i 15 a § anges till vem rapporten med säkerhetsrekommendationer ska sändas. Som *Statens haverikommission* påpekar bör även den del av artikeln som anger att utredningsorganet ska lämna ett preliminärt utlåtande om en olycka, i de fall slutrapporten över den aktuella olyckan inte kan offentliggöras inom angivna tolv månader, genomföras i svensk rätt. Genomförandet bör ske på lägre föreskriftsnivå än lag.

I artikel 24.3 anges att utredningsorganet senast den 30 september varje år ska offentliggöra en årsrapport om de utredningar som genomförts

Prop. 2021/22:83 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 om undersökning av olyckor är tillräcklig för att genomföra artikel 24.3.

Information som ska överlämnas till ERA

Artikel 25 anger att utredningsorganet ska underrätta ERA inom sju dagar efter det att beslut om att inleda en olycksutredning har fattats. Det anges även vad som ska framgå av en sådan underrättelse. Vidare anges att utredningsorganet ska delge ERA en kopia av den slutrapport som ska göras efter en olycksutredning samt delge den årsrapport om olycksutredningar som har gjorts under året. Artikeln som motsvarar artikel 24 i direktiv 2004/49/EG innebär att såväl slutrapporter som årsrapporter ska översändas till ERA. I likhet med vad som konstateras i samband med genomförandet av det tidigare direktivet följer redan Statens haverikommission den ordning för rapportskrivning och utfärdande av säkerhetsrekommendationer som anges i direktiv (EU) 2016/798 (se prop. 2006/07:45 s. 63 f.). Det finns inte skäl för att göra någon annan bedömning i samband med genomförandet av det nu aktuella direktivet.

Säkerhetsrekommendationer

Artikel 26 motsvarar artikel 25 i direktiv 2004/49/EG och anger bl.a. att en säkerhetsrekommendation som utfärdats av ett utredningsorgan aldrig ska utgöra någon presumtion om skuld till eller ansvar för en olycka eller ett tillbud. Vidare anges vilka rekommendationerna ska ställas till, hur det ska säkerställas att rekommendationerna beaktas och att rekommendationerna, i tillämpliga fall, leder till åtgärder. Nytt i direktiv (EU) 2016/798 är en möjlighet att rikta rekommendationer även till ERA. Enligt direktivet ska tillsynsmyndigheten, andra myndigheter eller myndigheter i en annan stat inom EES eller Schweiz till vilka en rekommendation har riktats regelbundet rapportera tillbaka till utredningsorganet angående åtgärder som vidtagits eller planerats till följd av rekommendationen. I anslutning till den nya järnvägssäkerhetslagen kan det närmare regleras hur ofta återrapportering ska ske för tillsynsmyndighetens del. I likhet med vad som konstateras i samband med genomförandet av det tidigare direktivet bör Statens haverikommission redan under en utredning inhämta eventuella synpunkter från berörda myndigheter med expertkunskaper på området för att säkerhetsrekommendationerna ska bli så verkningsfulla som möjligt (se prop. 2006/07:45 s. 63 f.).

Nu nämnda krav i direktivet överensstämmer med regleringen i 13 b § förordningen om undersökning av olyckor.

Slutligen finns det ett antal definitioner i direktiv (EU) 2016/798 som har koppling till regleringen 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. Definitionerna överensstämmer i allt väsentligt med motsvarande definitioner i det tidigare direktivet och föranleder inte några andra överväganden än de som gjordes i samband med genomförandet av direktivet, se propositionen Andra järnvägspaketet

10 Tillstånd

10.1 Licens för järnvägsföretag

10.1.1 Vilka järnvägsföretag som omfattas av kravet på licens

Regeringens förslag: Kravet på licens begränsas till järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet, eller som en av flera huvudsakliga verksamheter, att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* ifrågasätter museiföreningarnas behov av licens eftersom dessa föreningar erbjuder en upplevelse och inte konkurrerar om att bedriva persontransporter. I övrigt framför remissinstanserna inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Bakgrund

För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt inom gemenskapen infördes genom rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni om tillstånd för järnvägsföretag krav på licens för vissa företag som avsåg att bedriva järnvägstrafik. Bestämmelserna genomfördes i svensk lagstiftning genom ändringar i dåvarande järnvägssäkerhetslagen. Kravet gällde inledningsvis enbart internationella sammanslutningar av företag som utförde internationell järnvägstrafik samt företag som utförde internationella kombinerade godstransporter på järnväg. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG utvidgades principerna för licens till att gälla alla järnvägsföretag etablerade i gemenskapen inom de järnvägssystem som omfattades av direktivets reglering. Genom 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 infördes krav på att järnvägsföretag utöver licens skulle inneha det säkerhetsrelaterade tillståndet säkerhetsintyg.

Direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde innebär att rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, direktiv 95/18/EG och direktiv 2001/14/EG slås samman till en rättsakt. I direktiv 2012/34/EU regleras krav på tillstånd i artiklarna 17–25, som innebär att ett

järnvägsföretag är berättigat att ansöka om tillstånd i den medlemsstat där företaget är etablerat, dvs. har sitt säte (artikel 17.1). Inget företag ska tillåtas tillhandahålla järnvägstransporttjänster utan att dessförinnan ha beviljats lämpligt tillstånd (artikel 17.4). För att få tillstånd ska järnvägsföretaget visa att det uppfyller kraven i artiklarna 19–22 om gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för civilrättsligt ansvar, dvs. försäkring eller andra garantier. I den svenska översättningen av direktivet talas om tillstånd, medan samma tillstånd i den svenska lagstiftningen kommit att benämnas licens.

Nuvarande ordning

Enligt järnvägslagen krävs för att utföra järnvägstrafik tillstånd antingen i form av licens och säkerhetsintyg eller, om verksamheten begränsas till viss trafik av mindre omfattning inom landet, nationellt trafiksäkerhetstillstånd (3 kap. 1 §). Artiklarna 17–25 om tillstånd i direktiv 2012/34/EU har införlivats genom bestämmelser i 3 kap. 2 §, 8 kap. 5 och 6 §§ järnvägslagen samt 3 kap. 1–6 c §§ järnvägsförordningen (2004:526). Den svenska tillståndsprövningen består därmed av två skilda förfaranden, ett för licens och ett för säkerhetsintyg. För att utföra järnvägstrafik måste verksamhetsutövaren enligt huvudregeln ha båda. Licensen är giltig inom hela EES och i Schweiz. Det innebär att en utländsk verksamhetsutövare som innehar licens eller motsvarande tillstånd utfärdat i det land där företaget har sitt säte och som avser att utföra järnvägstrafik i Sverige endast behöver komplettera med ett säkerhetsintyg.

Föreslagen ordning

Omfattningen av licenskravet i direktiv 2012/34/EU är beroende av vilka företag som faller in under definitionen av järnvägsföretag i direktivet. Hur begreppet järnvägsföretag definieras får alltså betydelse för vilka företag som omfattas av det EU-rättsliga licenskravet. Enligt definitionen i direktiv 2012/34/EU är ett järnvägsföretag ”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”. Definitionen är snävare än definitionen av begreppet järnvägsföretag i järnvägssäkerhetsdirektiven (2004/49/EG och direktiv (EU) 2016/798). Av skäl som redogörs för ovan i avsnitt 6.2.3 bör dock samma definition av begreppet järnvägsföretag användas i järnvägsmarknadslagen och järnvägssäkerhetslagen och inskränkningen i fråga om licenskravet regleras genom ett särskilt undantag i den föreslagna järnvägsmarknadslagen. Även om licenskravet i nuvarande lagstiftning getts en vidare tillämpning än vad som krävs enligt bakomliggande EU-direktiv bör, när lagstiftningen nu ses över, licenskravet med stöd av den snävare definitionen i direktivet inskränkas till de företag för vilka kravet uppställs i direktiv 2012/34/EU. Ett skäl för en sådan ordning är att det med en öppen europeisk järnvägsmarknad är tänkbart t.ex. att ett järnvägsföretag utan licens från ett annat land inom EES eller Schweiz vill bedriva trafik i Sverige för att utföra underhåll av infrastruktur på entreprenad. Med nuvarande lagstiftning behöver företaget då ha licens

enligt järnvägslagen för att få utföra den trafik som är nödvändig för att utföra uppdraget. 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 alls är möjligt, eller bilda ett bolag med säte i Sverige och ansöka om licens i Sverige.

Syftet med en licens är att de järnvägsföretag som utför gods- eller persontrafik eller enbart tillhandahåller dragkraft för sådan trafik, och som därmed konkurrerar med varandra på dessa marknader, ska omfattas av ett enhetligt och icke-diskriminerande regelverk. Infrastrukturförvaltare som utför viss trafik för att t.ex. underhålla infrastrukturen eller fordonstillverkare som provkör fordon har inte som ett huvudsakligt syfte att bedriva gods- eller persontrafik eller att enbart tillhandahålla dragkraft för sådan trafik. Som *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* påpekar och som även anges i promemorian, bör licenskravet inte heller gälla museiföreningar vars huvudsakliga syfte är att bedriva kulturhistorisk verksamhet och inte att agera på persontrafikmarknaden i den mening som avses i direktiv 2012/34/EU. Att kontrollera marknadsvillkoren för sådana företag bedöms inte vara nödvändigt. För sådana verksamhetsutövare bedöms det alltså räcka med ett säkerhetsrelaterat tillstånd, gemensamt säkerhetsintyg, enligt järnvägssäkerhetslagen. I de fall verksamheten enbart bedrivs på fristående banor kommer i stället lagen om nationella järnvägssystem och det tillstånd som krävs enligt den lagen, dvs. ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd, att krävas.

Licenskravet bör som framgår av avsnitt 6.2.3 gälla järnvägsföretag som tillhandahåller gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik som huvudsaklig verksamhet eller som en av flera huvudsakliga verksamheter. Man kan tänka sig ett företag vars verksamhet består i att både utföra underhållsarbete på järnväg och bedriva godstransporter. Även om underhållsverksamheten är större och därmed i strikt mening huvudsaklig, bör det krävas licens för att utföra godstransportverksamheten. När det gäller det för licensen uppställda försäkringskravet kommer detta för de järnvägsföretag som inte har en licens i stället att omhändertas i den föreslagna järnvägssäkerhetslagen.

I järnvägsmarknadslagens inledande kapitel föreslås en bestämmelse (1 kap. 5 §) som innebär att bl.a. kravet på licens begränsas till järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet, eller som en av flera huvudsakligaverksamheter, att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg eller dragkraft för sådan trafik. Det innebär motsatsvis att den som bedriver järnvägstrafik eller tillhandahåller dragkraft som inte omfattas av denna definition inte längre kommer att behöva ha en licens. Begränsningen av licenskravet bör dock inte medföra att det är förbjudet för andra järnvägsföretag än de som omfattas av kravet att ansöka om licens. Det skulle exempelvis kunna handla om ett företag som avser att bedriva verksamhet i ett annat land som kräver licens. Lagstiftningen bör inte förhindra detta.

10.1.2 Krav för utfärdande av licens och omprövning av licens m.m.

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om vilka krav som ställs för att beviljas licens och när det krävs en omprövning av licensen ska med begränsade redaktionella ändringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

En licens ska beviljas järnvägsföretag som har sin hemvist eller sitt säte i Sverige och som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses lämpliga att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik. Vidare ska det för att beviljas licens krävas att järnvägsföretaget genom en försäkring eller motsvarande kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Kraven ska få anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för. En licens eller ett annat motsvarande tillstånd som är utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz ska gälla i Sverige.

En licens ska omprövas om verksamheten förändras på något väsentligt sätt. Licensinnehavaren ska vara skyldig att på förhand anmäla sådana förändringar till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att det i promemorian saknas ett resonemang om vad som utgör en sådan väsentlig förändring av verksamheten att en omprövning av licensen ska krävas. Det finns annars, enligt Transportstyrelsen, risk för att begreppet blandas ihop med vad som utgör en väsentlig förändring av verksamheten i fråga om säkerhetsintyg.

Skälen för regeringens förslag: För att beviljas tillstånd ska ett järnvägsföretag visa att det uppfyller kraven i artiklarna 19–22 i direktiv 2012/34/EU om gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för civilrättsligt ansvar, dvs. försäkring eller andra garantier. Artiklarna har införlivats genom bestämmelser i 3 kap. 2 § och 3 kap. 1–6 c §§ järnvägsförordningen. I 3 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen anges att kraven för att beviljas en licens får anpassas till verksamhetens art och omfattning. Andra stycket tillkom vid en ändring av järnvägslagen 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 redan då konstaterades att detta i vissa avseenden redan gällde, ansågs det lämpligt att införa en särskild bestämmelse om detta i järnvägslagen. Bestämmelsen utformades i likhet med bestämmelserna för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, som också kan anpassas efter verksamhetens art och omfattning, se 3 kap. 3 och 7 §§.

Enligt bestämmelserna om licens i direktiv 2012/34/EU ska inget företag tillåtas tillhandahålla järnvägstransporter såvida det inte har beviljats ett ”lämpligt” tillstånd (i järnvägslagen licens) för ifrågavarande slag av tjänster (artikel 17.4). Detta får i sig anses innebära att kraven får anpassas till den verksamhet som den sökande avser att bedriva. När järnvägslagen delas i fyra olika lagar och marknadsregleringen får en egen lag, finns det inte längre behov av att använda uttrycket ”art och omfattning” när det

gäller kraven för licenser. Det föreslås i stället att kraven i järnvägsmarknadslagen kan anpassas till den verksamhet som den sökande avser att bedriva. De överväganden som gjordes kring anpassningen i propositionen Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (prop. 2014/15:120 s. 46 f.) är dock fortsatt giltiga.

Transportstyrelsen efterlyser resonemang om vad som utgör en sådan väsentlig förändring av verksamheten att en omprövning av licensen ska ske. Av artikel 24.6 i direktiv 2012/34/EU, som utgör grunden för regleringen, framgår endast att i de fall ett järnvägsföretag avser att ändra eller utvidga sina verksamheter i betydande omfattning ska tillståndet ges in till tillståndsmyndigheten för omprövning. Bedömningen bör utgå ifrån syftet med tillståndet, dvs. att järnvägsföretaget uppfyller nödvändiga krav på yrkeskunna, ekonomisk förmåga och gott anseende för att bedriva den aktuella verksamheten och agera på den europeiska järnvägsmarknaden. Ett tydligt exempel är att företaget genom försäkring eller motsvarande kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av verksamheten. Om bedömningen dock görs att det krävs ytterligare föreskrifter för att precisera vad som utgör en väsentlig förändring, kan sådana föreskrifter antas som verkställighetsföreskrifter till bestämmelsen. Mot bakgrund av att det i direktivet anges att tillståndsmyndigheten (inte medlemsstaten) också ska ha möjlighet att införa krav på regelbunden omprövning av licenser, bör även nuvarande bemyndigande om omprövning av licenser flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

10.1.3 Återkallelse av licens

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om återkallelse av licens ska med begränsade ändringar föras över till järnvägsmarknadslagen. Tillsynsmyndigheten får alltså återkalla en licens om förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls, licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter eller licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte använt licensen.

Om ett konkursförfarande eller ett förfarande enligt lagen 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* anser att det för museiföreningar behövs undantag från regeln om att en licens kan återkallas om den inte använts under sex månader.

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen får en licens återkallas om förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls, licenshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller licenshavaren under minst sex månader inte använder licensen. Enligt 8 kap. 6 § järnvägslagen ska tillsynsmyndigheten under vissa förhållanden återkalla en licens om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot innehavaren. Överväganden vid införandet av bestämmelserna om återkallelse av tillstånd i järnvägslagen framgår av propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 145 f. och s. 198 f.).

Föreslagen ordning

Återkallelse av licens regleras i artikel 24 i direktiv 2012/34/EU. En återkallelse av en licens är en mycket ingripande åtgärd för licenshavaren. Om ändamålet med en återkallelse kan tillgodoses på annat sätt, ska så ske i stället. En licens bör dock kunna återkallas 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 en licens bör med begränsade ändringar i sak föras över till järnvägsmarknadslagen, 8 kap. 5–6 §§ järnvägslagen.

Den första grunden för återkallelse innebär att förutsättningarna för licens inte längre uppfylls (8 kap. 5 § 1 järnvägslagen). Förutsättningarna för tillståndet framgår av lagen. En licens ska beviljas järnvägsföretag som har sin hemvist eller sitt säte i Sverige, och som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämpliga att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik. Kraven preciseras på lägre föreskriftsnivå. Vidare uppställs krav på att järnvägsföretaget har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av verksamheten.

Den andra grunden för återkallelse innebär att licenshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Regeln bör kompletteras i samband med att den förs över till järnvägsmarknadslagen. Kravet att fullgöra sina skyldigheter bör även gälla direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU. 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.

Även den tredje grunden för återkallelse, att licenshavaren under sex månader inte använder licensen, förs över till järnvägsmarknadslagen. Bestämmelsen har sin grund i artikel 24.4 i direktiv 2012/34/EU. *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* framför att regeln inte bör gälla för museiföreningar, som av olika skäl ibland gör uppehåll i verksamheten som kan vara längre än sex månader. Det kan konstateras att regeln innebär att tillsynsmyndigheten har en möjlighet att återkalla en licens om den anser att detta krävs. Regeln har funnits under längre tid och det har inte framkommit att den inneburit problem i praktiken. Den har inte haft så stor praktisk betydelse, eftersom tillsynsmyndigheten alltid har möjlighet att

återkalla ett tillstånd om tillsynsmyndigheten gör bedömningen att förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls. Några särskilda undantagsmöjligheter för museiföreningar i detta avseende erbjuds inte heller i direktivet. Däremot kommer museiföreningar inte att omfattas av krav på licens om de inte som en huvudsaklig verksamhet anses utföra persontrafik i den mening som avses i direktiv 2012/34/EU (se avsnitt 10.1.1). Någon särskild reglering för museiföreningar i fråga om återkallelse av licenser bör därför inte införas nu.

En licens kan också återkallas om 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 järnvägslagen 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. Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighetens rätt att återkalla en licens om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot licensinnehavaren bör alltså föras över till järnvägsmarknadslagen. I fråga om begreppet ackordsförfarande, som används i järnvägslagen, kan följande framhållas. I artikel 24.7 i direktiv 2012/34/EU och även i tidigare artikel 11.7 i rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag talas om konkursförfarande eller liknande förfarande. Inom obeståndsrätten finns två centrala lagar av betydelse för om ett konkursförfarande eller liknande förfarande har inletts, konkurslagen (1987:672) och lagen om företagsrekonstruktion. När nu aktuella bestämmelser i järnvägslagen ska föras över till järnvägsmarknadslagen bör "ackordsförfarande" bytas ut mot "förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion".

10.1.4 Bemyndiganden

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om omprövning av licenser, tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorians förslag innehåller även ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om licenser.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget i promemorian.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har enligt hittillsvarande 3 kap. 10 § 1 järnvägslagen rätt att meddela föreskrifter om licenser, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser. Bemyndigandena bör delvis föras över till järnvägsmarknadslagen.

Direktiv 2012/34/EU innehåller förhållandevis omfattande och i vissa fall detaljerade regler om tillstånd. Dessa bör delvis genomföras på lägre föreskriftsnivå. Utgångspunkten bör vara att i de fall det i lagen finns en materiell reglering bör regler som specificerar denna om möjligt genomföras som verkställighetsföreskrifter med stöd 8 kap. 7 § regeringsformen. Det gäller t.ex. vad som avses med gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens (artiklarna 19–21). Tillståndsmyndigheten ska också offentliggöra minimikrav för täckning för civilrättsligt ansvar enligt artikel 5.1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/171. Eftersom ett krav för att beviljas licens gäller sådant försäkringsskydd eller motsvarande, bör även sådana minimikrav kunna fastställas som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något generellt bemyndigande om licenser som föreslogs i promemorian bedöms därför inte behövas.

Däremot bör direktivets regler om tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser helt genomföras på lägre föreskriftsnivå. Ett bemyndigande behövs i dessa delar. Detsamma gäller omprövning av licenser där det av direktivet framgår att tillståndsmyndigheten ska få bestämma om det ska krävas regelbunden omprövning av licenser (artikel 23.2). I övrigt bör en precisering om vad som utgör en så väsentlig förändring av verksamheten att en omprövning krävs kunna meddelas som verkställighetsföreskrifter. Sammanfattningsvis bör det i järnvägsmarknadslagen införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om omprövning av licenser, tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser.

10.2 Tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen

10.2.1 Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag

Regeringens förslag: Järnvägsföretag ska ha ett gemensamt säkerhetsintyg och en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Det ska inte krävas någon försäkring eller motsvarande för järnvägsföretag som har licens enligt järnvägsmarknadslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om försäkring eller motsvarande för järnvägsföretag som inte har licens enligt järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorian innehåller förslag om att det ska införas ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om gemensamt säkerhetsintyg.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 3 kap. 1 § järnvägslagen krävs tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller i vissa fall nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att järnvägsföretag ska få utföra trafik. Licensen utgör ett generellt tillstånd att utföra trafik och gäller redan i dag inom hela EES och i Schweiz. Säkerhetsintyget är dock delvis specifikt för varje land. Säkerhetsintyget är uppdelat i en A- och en B-del. Den generella delen (A-delen) prövas i det land som järnvägsföretaget först etablerar sin verksamhet i. Den prövningen ska innefatta en bedömning av om järnvägsföretaget har ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller gällande krav. I varje land som järnvägsföretaget avser att utföra trafik i ska även 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-delen). 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 B-delen sedan måste sökas och erhållas på nytt i varje ytterligare enskilt land där järnvägsföretaget avser att bedriva verksamhet.

För att få ett giltigt säkerhetsintyg för att utföra järnvägstrafik i Sverige krävs enligt järnvägslagen att järnvägsföretagets verksamhet, utöver att uppfylla kravet på säkerhetsstyrningssystem, uppfyller kraven som ställs på materiel och 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 en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller. Kravet ingår i B-delen av intyget.

Föreslagen ordning

För att minska den administrativa bördan på järnvägsföretagen har man inom EU sett det som nödvändigt att skapa möjlighet till ett gemensamt säkerhetsintyg. 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 inom det geografiska område där järnvägsföretaget avser att bedriva sin verksamhet. Det handlar inte om att, som i direktiv 2004/49/EG, dela upp säkerhetsintyget i en A-del och en B-del. Det handlar i stället om ett enda s.k. gemensamt säkerhetsintyg med giltighet inom ett geografiskt område som kan utgöra hela den inre marknaden eller de delar av den som ansökan avser. Skillnaden mot den tidigare ordningen ligger i att sökande av ett säkerhetsintyg som omfattar verksamhet i flera medlemsstater kan få nödvändig prövning för intyget till stånd vid ett enda tillfälle. Sökanden behöver därmed inte genomgå de successiva prövningar som i dag kan bli nödvändiga om ett järnvägsföretag ska verka inom ett geografiskt område som sträcker sig över flera medlemsstaters territorium. I artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798 redogörs för det gemensamma säkerhetsintyget.

För att få ett säkerhetsintyg, vilket är nödvändigt för att få utföra järnvägstrafik, måste ett järnvägsföretag uppfylla olika krav. Det mest grundläggande kravet är att företaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller ställda krav (se avsnitt 8.1.3). Andra krav som ska uppfyllas är sådana som återfinns i direkt tillämpliga EU-rättsakter samt i tillämpliga nationella bestämmelser om järnvägssäkerhet (se avsnitt 10.2.8).

I det gemensamma säkerhetsintyget ingår inte något krav på försäkringsskydd enligt direktiv (EU) 2016/798. Försäkringsskydd är ett ytterligare krav i järnvägssäkerhetslagen för att få ett gemensamt säkerhetsintyg. Krav på försäkringsskydd är också reglerat i järnvägsmarknadslagen och omfattar alla järnvägsföretag som måste ha licens för att få verka på marknaden. Alla järnvägsföretag omfattas dock inte av licenskraven i järnvägsmarknadslagen, vilket är skälet till att krav på försäkringsskydd återfinns både i järnvägsmarknadslagen och i järnvägssäkerhetslagen. Kravet på licens ställs endast på järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft. Övriga järnvägsföretag, exempelvis en fordonstillverkare som provkör fordon, kommer inte längre att behöva en licens då det huvudsakliga syftet med trafiken inte är att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik. Därför finns starka skäl för att införa ett krav på försäkring eller motsvarande 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. 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.

Bemyndigande

Det föreslås att det i järnvägssäkerhetslagen införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om försäkring eller motsvarande för järnvägsföretag som inte har licens enligt järnvägsmarknadslagen för att täcka eventuell skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet.

10.2.2 Ansökan om och krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

Regeringens förslag: Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå. Om järnvägsföretaget endast ska bedriva sin verksamhet i Sverige, ska det gemensamma säkerhetsintyget utfärdas av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå. I ett sådant fall väljer sökanden vilken instans som ska pröva ansökan.

För att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg ska järnvägsföretaget ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem, uppfylla kraven i tillämpliga

TSD, gemensamma säkerhetsmetoder och 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, samt uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås en bestämmelse som reglerar möjligheten att förena ett gemensamt säkerhetsintyg med villkor.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tågföretagen*), *SJ AB* och *Transportstyrelsen* påpekar att bestämmelser som att ett gemensamt säkerhetsintyg får förenas med villkor regleras i direkt tillämplig EU-rätt och därför inte bör regleras på nationell nivå.

Skälen för regeringens förslag

Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg

En ansökan om gemensamt säkerhetsintyg ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) via den s.k. one-stop-shop, som är ett it-baserat informations- och kommunikationssystem vid ERA och som regleras närmare i förordning (EU) 2016/796. Det är antingen ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) som utfärdar det gemensamma säkerhetsintyget. Den nationella säkerhetsmyndigheten kan som ett alternativ till ERA utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg men bara i de fall området för verksamheten är begränsat till Sverige och om sökanden valt den nationella säkerhetsmyndigheten som prövningsinstans. Ansökan ska i samtliga fall ges in till ERA. Även om ett gemensamt säkerhetsintyg kan utfärdas av såväl ERA som den nationella säkerhetsmyndigheten, är det endast den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) som bedriver tillsyn över gemensamma säkerhetsintyg.

Krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

Bestämmelserna om gemensamt säkerhetsintyg finns i artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798. I en 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 ska ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och uppfyller kraven i tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och annan relevant lagstiftning för att hålla risker under kontroll och för ett säkert tillhandahållande av transporttjänster på nätet. I artikel 10.3 b anges att järnvägsföretaget, i förekommande fall, ska uppfylla de krav som anges i tillämpliga nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8. Ett gemensamt säkerhetsintyg får också omfatta sidospår som ägs av järnvägsföretaget om de ingår i dess säkerhetsstyrningssystem (artikel 10.11).

I de fall området för verksamheten är begränsat till Sverige och om sökanden valt den nationella säkerhetsmyndigheten, dvs.

tillsynsmyndigheten, som prövningsinstans, ska prövningen av om ansökan uppfyller ställda krav göras dels mot sådana krav som ställs i direkt tillämplig EU-rätt, dels mot krav i den nationella rätt som är tillämplig inom det geografiska område som ansökan avser. I den föreslagna järnvägssäkerhetslagen anges bl.a. som krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg att järnvägsföretaget ska uppfylla kraven i nationella regler som har anmälts till ERA.

Kraven på att ha ett gemensamt säkerhetsintyg kommer även att gälla för verksamhet som ett järnvägsföretag avser att bedriva med museifordon på järnvägsnät som omfattas av regleringen i järnvägssäkerhetslagen. I enlighet med den ordning som föreslås kommer de museifordon som används i sådan verksamhet att vara godkända enligt lagen om nationella järnvägssystem. För att museiföreningarna ska kunna bedriva trafik på den svenska delen av unionens järnvägsnät behöver dock tillsynsmyndigheten ta ställning till om sökandens säkerhetsstyrningssystem tar om hand och uppfyller nödvändiga krav. Av museiföreningarnas säkerhetsstyrningssystem bör det framgå hur deras fordon ska kunna framföras säkert på den svenska delen av unionens järnvägsnät.

Enligt direktivet får ett gemensamt säkerhetsintyg även omfatta sidospår som ägs av järnvägsföretaget om de ingår i dess säkerhetsstyrningssystem (artikel 10.11). I den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem föreslår regeringen att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen även bör ha möjlighet att bedriva verksamhet med ett sådant intyg på järnvägsnät som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, s.k. industrispår. Intyget ska alltså även gälla för verksamhet i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, dock med undantag för järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från övriga nätet (se avsnitt 10.3.1). I fråga om sidospår som finns utanför Europeiska unionens järnvägssystem är det upp till medlemsstaten att avgöra hur regleringen bör ske.

Närmare om utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg

I direktiv (EU) 2016/798 anges bl.a. tidsfrister som ska iakttas av ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten vid utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg. Den närmare reglering som ska tillämpas vid utfärdande av ett sådant intyg framgår av 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. Av EU-förordningen och till förordningen tillhörande bilagor framgår bl.a. bestämmelser om förfarandet för utfärdande av säkerhetsintyget och att certifieringsorganet, dvs. det organ som ansvarar för utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg, får meddela begränsningar eller villkor för användningen av säkerhetsintyget. Vidare framgår i fråga om tidsfrister att inom en månad efter det att ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten har tagit emot sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att ansökningsunderlaget är fullständigt eller begära in ytterligare upplysningar i ärendet. ERA eller den nationella

säkerhetsmyndigheten ska utfärda det gemensamma säkerhetsintyget eller meddela sökanden 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. Det blir alltså fråga om en specialreglering i förhållande till de allmänna bestämmelserna om krav på enkel och snabb handläggning av förvaltningsärenden enligt 9 § förvaltningslagen. Förvaltningslagen är subsidiär i förhållande till annan lag eller förordning. Enligt 4 § förvaltningslagen ska, om en annan lag eller förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från förvaltningslagen, den bestämmelsen i stället tillämpas. 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 hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägsförordningen.

Av genomförandeförordning (EU) 2018/763 framgår att ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten som en del av bedömningarna vid en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg ska göra besök och inspektioner hos järnvägsföretaget och ges möjlighet att begära in ytterligare uppgifter. Byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten ska samordna organisationen av sådana besök, revisioner och inspektioner. För att detta system som bygger på samarbete, ska fungera krävs bl.a. att bestämmelserna i den nämnda EU-förordningen tillämpas samt att den nationella säkerhetsmyndigheten sluter avtal med ERA om samarbetet (artikel 76 i förordning (EU) 2016/796). Ett sådant samarbetsavtal ska innehålla en beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de resultat som eftersträvas och fastställa tidsfristerna för uppnåendet av dessa resultat samt avgöra hur de avgifter som de sökande betalar ska fördelas mellan byrån och tillsynsmyndigheten (artikel 11.1).

Den nationella säkerhetsmyndighetens, dvs. tillsynsmyndighetens befogenheter enligt järnvägssäkerhetslagen bör framgå uttryckligen. Av järnvägssäkerhetslagen bör det framgå att tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägssäkerhetslagen på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs och att tillsynsmyndigheten ska medges tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel samt till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs.

Om byrån utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg, anges i direktiv (EU) 2016/798 att byrån utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor ska underrätta den behöriga tillsynsmyndigheten om utfärdandet av ett sådant säkerhetsintyg. Byrån ska även underrätta den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten om en eventuell 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 den nationella säkerhetsmyndigheten 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 och 9 §§ järnvägsförordningen och nu aktuell

Prop. 2021/22:83 reglering kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

När ERA och tillsynsmyndigheten gör olika bedömningar av en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg

Det faktum att ett gemensamt säkerhetsintyg genom järnvägssäkerhetslagen inte längre ska utfärdas enbart av den nationella säkerhetsmyndigheten utan även av ERA gör att inte endast förhållandet mellan sökanden och prövningsmyndigheten måste regleras utan även förhållandet mellan ERA och den nationella säkerhetsmyndighet som ska samarbeta i prövningsförfarandet. Det kan förekomma att ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten gör olika bedömningar av det underlag som bifogats ansökan när det gäller om kraven för ett gemensamt säkerhetsintyg är uppfyllda eller inte. Enligt artikel 10.7 i direktiv (EU) 2016/798 ska ERA i de fall där den nationella säkerhetsmyndigheten efter hänskjutande av prövningsunderlag enligt artikel 10.5 b i direktivet gjort en annan bedömning av underlaget än ERA och avslagit ansökan, 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 inte kan enas om en bedömning som båda parter kan godta inom en månad från ERA:s underrättelse, 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 förordning (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. Om överklagandenämnden instämmer i ERA:s bedömning, ska ERA därefter utan dröjsmål fatta sitt beslut. Om däremot överklagandenämnden instämmer i den nationella säkerhetsmyndighetens avslag på 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 eventuella resultatlösa försök att enas mellan ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten 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.

För att processerna för att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg ska bli så enhetliga som möjligt i de olika länderna och hos ERA ska Europeiska kommissionen enligt artikel 10.10 i direktiv (EU) 2016/798 anta genomförandeakter som i detalj reglerar processen och som kompletterar bestämmelserna i direktivet. En sådan direkt tillämplig rättsakt som riktar sig till de sökande, ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna har beslutats genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763.

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. Vidare beskrivs i förordningen säkerhetsbedömningsprocessen som ska tillämpas av certifieringsorganet för säkerhetsintyg och de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten (bilaga II). Den s.k. one-stop-shop som är ett informations- och kommunikationssystem vid ERA och som regleras närmare i förordning (EU) 2016/796 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 bedömningen av ansökan. Bristerna är uppdelade i fyra kategorier, beroende på hur allvarliga de är.

Det finns även bestämmelser om besök, inspektioner och revisioner hos den sökande i enlighet med artikel 10.5 och 10.8 i direktiv (EU) 2016/798. Det organ som ansvarar för att genomföra besöket, inspektionen eller revisionen ska utarbeta en rapport i vilken det anger vilka brister som har konstaterats under bedömningens gång, om dessa brister är avhjälpta 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 direktivet anges hur en sådan omprövning ska ske i praktiken.

Direktiv (EU) 2016/798 innehåller förhållandevis detaljerade bestämmelser om processen för ansökan och utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg samt om tillsynsmyndighetens skyldigheter i samband med utfärdandet av ett säkerhetsintyg. Dessa och övriga mer detaljerade bestämmelser i direktivet om förfaranden i samband med utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg bedöms kunna genomföras på lägre föreskriftsnivå genom verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Regler om förfarandet och tidsfrister bör föras in i förordning och kommer då att gälla framför motsvarande allmänna regler i förvaltningslagen. Något särskilt bemyndigande för att meddela föreskrifter om gemensamt säkerhetsintyg bedöms inte behövas i järnvägssäkerhetslagen.

10.2.3 Giltighetstid och förnyelse samt uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg

Regeringens förslag: Ett gemensamt säkerhetsintyg ska vara giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras om verksamhetens art eller omfattning förändras på ett väsentligt sätt eller om tillståndshavaren utvidgar sitt verksamhetsområde inom Sverige eller till en annan medlemsstat.

Tillsynsmyndigheten ska få kräva att ett gemensamt säkerhetsintyg uppdateras om föreskrifter om järnvägssäkerhet förändras på ett väsentligt sätt.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian anges att järnvägsföretag är skyldiga att anmäla till tillsynsmyndigheten om det sker en väsentlig förändring i verksamheten.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att promemorians föreslagna bestämmelse om anmälningsskyldighet för järnvägsföretag bör utgå då skyldigheten att anmäla väsentliga förändringar i en verksamhet regleras i förordning (EU) 2018/763 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag. *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) och *SJ AB* påpekar att begreppet väsentlig ändring av ett gemensamt säkerhetsintyg enligt förordning (EU) 2018/763 inte bör sammanblandas med sådan väsentlig ändring som beskrivs i förordning (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning.

Skälen för regeringens förslag

Av direktiv (EU) 2016/798 framgår att ett gemensamt säkerhetsintyg ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, åtminstone vart femte år. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att det uttryckligen anges att ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i fem år och att det får förnyas efter ansökan. Bestämmelsen innebär bl.a. att när giltighetstiden har löpt ut

upphör det gemensamma säkerhetsintyget att gälla. Ansökan om förnyelse bör därför ske i god tid innan det befintliga säkerhetsintyget upphör att gälla. Av direktivet framgår vidare att ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras väsentligen (artikel 10.13). I järnvägssäkerhetslagen används begreppet verksamhetens art genomgående i stället för typ av verksamhet. Med typ av verksamhet avses i detta sammanhang 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.

I järnvägssäkerhetslagen bör det också anges att en uppdatering av säkerhetsintyget krävs om tillståndsinnehavaren vill utvidga sitt geografiska 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).

I direktivet anges även att en uppdatering får krävas med anledning av att omfattande ändringar gjorts i säkerhetsregelverket (artikel 10.15). När det gäller gemensamma säkerhetsintyg som ERA har utfärdat, har byrån en möjlighet att av samma skäl kräva att intyget ska revideras. Prövningen av om ett gemensamt säkerhetsintyg behöver uppdateras med anledning av ändringar i säkerhetsregelverket bör bedömas från fall till fall.

Närmare regler om processen för förnyelse respektive uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg framgår av förordning (EU) 2018/763. Av bilaga II till förordningen framgår bl.a. bestämmelser om anmälningsskyldighet för järnvägsföretag när verksamheten förändras på ett väsentligt sätt. Järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg ska utan dröjsmål anmäla detta till certifieringsorganet för det aktuella säkerhetsintyget. Som *Transportstyrelsen* påpekar i sitt remissvar är det viktigt för tillsynsmyndigheten att inom ramen för sin tillsynsverksamhet få vetskap om viktigare förändringar för att en erforderlig uppdatering ska kunna ske. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet, kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska. Detta kan föranleda att tillsynsmyndigheten måste vidta åtgärder.

När det gäller begreppet väsentlig ändring bör, som *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* noterar, begreppet inte sammanblandas med väsentlig ändring enligt förordning (EU) nr 402/2013. Samma begrepp används i två olika förordningar men det handlar om bedömningar utifrån två olika regelverk.

Bemyndigande

I genomförandeförordning (EU) 2018/763 regleras i allt väsentligt processen för förnyelse och uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg. Utrymmet för ytterligare föreskrifter är därför begränsat. I den mån

tillräcklig reglering inte finns i direkt tillämplig EU-rätt görs bedömningen att närmare bestämmelser om förfaranden inom aktuellt område kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

10.2.4 Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd. Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare ska utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Inlandsbanan* anser att det bör tydliggöras att tillsynsmyndigheten även meddelar tillstånd för infrastrukturförvaltare.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt nuvarande reglering i järnvägslagen krävs säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Säkerhetstillstånd är inte heller någon ny tillståndsförm i förhållande till det tidigare säkerhetsdirektivet (direktiv 2004/49/EG). Med anledning av liknande formuleringar i det tidigare direktivet finns regler i 3 kap. 9 § järnvägslagen som bl.a. anger att tillsynsmyndigheten får förena ett säkerhetstillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt och att myndigheten under tillståndets giltighetstid får ompröva tillståndet eller villkor i det med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Vidare finns regler om anmälningsskyldighet i järnvägslagen. För överväganden vid införandet, se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 96 f. och 181 f.) och propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 39 f. och 113).

Föreslagen ordning

Enligt direktiv (EU) 2016/798 ska infrastrukturförvaltare ha ett säkerhetstillstånd som är utfärdat av 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. I likhet med regleringen i järnvägslagen bör det även enligt järnvägssäkerhetslagen krävas säkerhetstillstånd för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Utfärdandet av säkerhetstillstånd kommer i likhet med den ordning som gäller enligt järnvägslagen att vara förbehållet den nationella säkerhetsmyndigheten, dvs. tillsynsmyndigheten.

Med undantag för infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem, är den materiella kravbild som ska vara uppfylld för att beviljas säkerhetstillstånd enligt direktiv (EU) 2016/798 mindre harmoniserad på unionsnivå än motsvarande krav på järnvägsföretag för att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg. Det finns dock EU-rättsakter, t.ex.

gemensamma säkerhetsmetoder, som även gäller för infrastrukturförvaltare. Vidare är det samma typer av krav som ställs på säkerhetsstyrningssystem, järnvägsmateriel och personal för att beviljas säkerhetstillstånd som för att beviljas gemensamt säkerhetsintyg. Avsikten med direktivets bestämmelser om säkerhetstillstånd är inte att införa nya materiella krav som ska vara uppfyllda för att den sökande ska kunna beviljas ett säkerhetstillstånd. Direktivet ändrar däremot processen för bedömning av om nödvändiga krav för att beviljas ett säkerhetstillstånd är uppfyllda.

För att kunna skilja mellan de infrastrukturförvaltare som omfattas av EU-reglering och de infrastrukturförvaltare som inte omfattas, bör krav på säkerhetstillstånd framöver endast gälla för infrastrukturförvaltare som bedriver verksamhet 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 infrastrukturstillstånd, se avsnitt 10.3.3.

Utfärdandet av säkerhetstillstånd kommer att vara förbehållet den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten).

10.2.5 Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd

Regeringens förslag: Ett säkerhetstillstånd ska prövas och utfärdas av tillsynsmyndigheten. För att beviljas ett säkerhetstillstånd ska infrastrukturförvaltaren

- ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem,
- uppfylla kraven i tillämpliga TSD,
- 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,
- uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler, och
- ha ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet.

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att beviljas ett säkerhetstillstånd.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att det ska införas ett generellt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om säkerhetstillstånd.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att artikel 12.1 i direktivet, dvs. att ett säkerhetstillstånd ska innehålla ett godkänt säkerhetsstyrningssystem, bör genomföras i lag och inte i föreskrifter på lägre nivå.

Skälen för regeringens förslag*Utfärdande av ett säkerhetstillstånd*

Det är den nationella säkerhetsmyndigheten (dvs. tillsynsmyndigheten) som ska utfärda ett säkerhetstillstånd. I likhet med den ordning som gäller vid utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg bör tidsfrister iakttas av den nationella säkerhetsmyndigheten vid utfärdandet av ett säkerhetstillstånd. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska enligt direktivet 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). 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 hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägsförordningen. Närmare reglering om tidsfrister kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

I direktiv (EU) 2016/798 finns även en bestämmelse som anger att när det gäller gränsöverskridande infrastruktur ska behöriga nationella säkerhetsmyndigheter samarbeta i syfte att utfärda säkerhetstillstånden (artikel 12.5). En sådan reglering om samarbete bör genomföras i föreskrifter på lägre nivå än lag.

Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd

Bestämmelserna om säkerhetstillstånd finns i artikel 12 i direktiv (EU) 2016/798. I järnvägssäkerhetslagen bör det ställas liknande krav för säkerhetstillstånd som för gemensamt säkerhetsintyg, dvs. att ett säkerhetsstyrningssystem ska vara inrättat, att kraven i tillämpliga TSD, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter ska vara uppfyllda, likaså de krav som framgår av tillämpliga nationella regler som avses i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798. I järnvägssäkerhetslagen föreslås vidare ett krav på att den sökande ska ha ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet, dvs. att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. I likhet med de krav som ställs på ekonomisk förmåga i hittillsvarande 3 kap. 8 § järnvägslagen för att beviljas ett säkerhetstillstånd behöver det även framöver krävas ekonomiska förutsättningar 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.

Enligt direktiv (EU) 2016/798 ska ett säkerhetstillstånd innehålla ett godkännande av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Det innebär enligt direktivet att infrastrukturförvaltaren har inrättat förfaranden för att säkerställa en säker konstruktion, ett säkert underhåll och en säker drift av järnvägsinfrastrukturen inklusive, i tillämpliga fall, underhåll och drift av systemet för trafikstyrning och signalering (artikel 12.1 andra stycket). De särskilda krav som bör gälla för infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem får genomföras i författning på lägre nivå än lag (se avsnitt 8.1.3).

I direktiv (EU) 2016/768 finns även bestämmelser som anger 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).

När det gäller utfärdande, förnyelse, ändring eller återkallelse av ett säkerhetstillstånd framgår det av direktiv (EU) 2016/798 att den nationella säkerhetsmyndigheten utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor ska underrätta ERA. Informationen ska omfatta infrastrukturförvaltarens namn och adress, 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 hittillsvarande 3 kap. 11 § järnvägsförordningen. Dock skärps kravet på underrättelse i förhållande till regleringen i järnvägsförordningen. Underrättelsen ska ske inom två veckor i stället för inom en månad. Bestämmelser om ett sådant förfarande bör meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

I likhet med vad som gäller enligt hittillsvarande 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen bör det även enligt järnvägssäkerhetslagen finnas en möjlighet att förena ett säkerhetstillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Ett sådant villkor bör vara möjligt för tillsynsmyndigheten att få meddela även under tillståndets giltighetstid.

Bemyndigande

Direktiv (EU) 2016/798 innehåller detaljerade bestämmelser om säkerhetstillstånd, exempelvis om processen för ansökan, om utfärdandet samt om tillsynsmyndighetens skyldigheter i samband med utfärdandet. En sådan skyldighet för myndigheten är bl.a. kravet på att behöriga nationella säkerhetsmyndigheter i förekommande fall ska samarbeta vid utfärdande av säkerhetstillstånd när det gäller gränsöverskridande trafik. Dessa och övriga mer detaljerade bestämmelser i direktivet om förfaranden i samband med utfärdandet av ett säkerhetstillstånd bör som verkställighetsföreskrifter till lagen, eller med stöd av den s.k. restkompetensen, genomföras på lägre föreskriftsnivå med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Regler om förfarandet och tidsfrister bör föras in i förordning och kommer då att gälla framför motsvarande allmänna regler i förvaltningslagen.

Däremot föreslås att det i järnvägssäkerhetslagen införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att beviljas ett säkerhetstillstånd.

10.2.6 Giltighetstid och förnyelse samt uppdatering av ett säkerhetstillstånd

Regeringens förslag: Ett säkerhetstillstånd ska vara giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren.

Ett säkerhetstillstånd ska uppdateras om det sker en väsentlig förändring i något eller några av delsystemen som

järnvägsinfrastrukturen består av eller i fråga om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem.

Tillsynsmyndigheten ska få kräva att ett säkerhetstillstånd ska uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

En tillståndsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att det ska införas ett generellt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om säkerhetstillstånd inklusive uppdatering och förnyelse.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Giltighetstid och förnyelse av säkerhetstillstånd

Giltighetstid och förnyelse av säkerhetstillstånd bör hanteras på samma sätt som för gemensamma säkerhetsintyg. I artikel 10.13 i direktiv (EU) 2016/798 anges att ett gemensamt säkerhetsintyg ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, men 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 lika i de båda artiklarna bör det för båda tillståndsformerna vara fråga om en begränsad giltighetstid om högst fem år. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att det uttryckligen anges att ett säkerhetstillstånd är giltigt i fem år och att det får förnyas efter ansökan. 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 ett säkerhetstillstånd

Av direktiv (EU) 2016/798 framgår att ett säkerhetstillstånd ska revideras uppdateras närhelst väsentliga förändringar görs i något eller några av delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av. Uppdatering krävs även vid väsentlig förändring i fråga om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem (artikel 12.2 första stycket). I järnvägssäkerhetslagen föreslås en sådan reglering samt att infrastrukturförvaltaren utan dröjsmål är skyldig att anmäla sådana förändringar till tillsynsmyndigheten. Vidare framgår av artikel 12.2 andra stycket i direktiv (EU) 2016/798 att de nationella säkerhetsmyndigheterna får kräva att ett säkerhetstillstånd som de utfärdat ska revideras till följd av omfattande ändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att tillsynsmyndigheten får kräva att ett säkerhetstillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Bemyndigande

Direktivets mer detaljerade bestämmelser om krav på förnyelse och uppdatering av ett säkerhetstillstånd samt bestämmelser om förfaranden

att anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering av tillståndet bör kunna genomföras genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

10.2.7 Begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i särskilt angivna fall kan återkalla ett tillstånd ska, med vissa justeringar, föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Utöver möjligheten att besluta om återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd ska det införas en bestämmelse om möjligheten att begränsa ett intyg eller ett tillstånd.

Rätten att återkalla eller begränsa ett intyg eller tillstånd ska även omfatta de fall där tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter eller där tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt nationella regler.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen får ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls, om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller om tillståndshavaren under minst ett år inte använder ett tillstånd. Om det visar sig att innehavaren av ett tillstånd inte har utnyttjat tillståndet under ett år efter utfärdandet, kan tillståndsmyndigheten återkalla tillståndet. Exempelvis kan det handla om att säkerhetsstyrningssystem hunnit bli inaktuellt sedan tiden för utfärdandet av tillståndet. Överväganden vid införandet av Järnvägslagen (prop. 2003/04:123 s. 145 f. och 198 f.) och propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 42 f.).

Föreslagen ordning

Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i särskilt angivna fall kan återkalla ett tillstånd förs, med vissa sakliga justeringar, över till järnvägssäkerhetslagen. Dessutom införs det i enlighet med artikel 17.5 tredje stycket och artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 en ordning som innebär att den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) i stället för att återkalla ett tillstånd får begränsa ett gemensamt intyg eller ett säkerhetstillstånd. 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 något annat skäl finns anledning att befara att andra åtgärder, exempelvis förelägganden, skulle vara verkningslösa.

Det bör i sammanhanget noteras att 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.

Återkallelsegrunder

Den första grunden enligt direktivet för att besluta om att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd är att förutsättningarna för intyget eller tillståndet inte längre uppfylls.

Den andra grunden för begränsning eller återkallelse av ett intyg eller tillstånd är att tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av lagen. Den skyldigheten kompletteras med att även gälla vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter och nationella regler. Begreppet nationella regler är centralt när det gäller ett gemensamt säkerhetsintyg och ett säkerhetstillstånd enligt direktiv (EU) 2016/798 (se avsnitt 10.2.8). Den tredje grunden för begränsning eller återkallelse anger att tillståndsmyndigheten får begränsa eller återkalla tillstånd om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt sådana EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Bemyndigande

Med hänsyn till att grunderna och förutsättningarna för att få återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd framgår av lagen, kan närmare bestämmelser om begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

10.2.8 Nationella regler

Regeringens bedömning: Bestämmelser som reglerar när sådana nationella regler som avses i direktiv (EU) 2016/798 får antas och de förfaranden som ska följas vid antagandet bör meddelas i förordning.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer inte med regeringens bedömning. Promemorian innehåller ett förslag om att det ska införas ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om sådana nationella regler som avses i direktiv (EU) 2016/798.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 ska ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för att beviljas gemensamt säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler. Att antagandet och tillämpningen av regler som används av tillsynsmyndigheten i tillståndsprövningen formaliseras ytterligare blir extra angeläget när ERA ska utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg. Alla krav som ställs måste ha antagits i

Medlemsstaternas möjligheter att anta och tillämpa nationella regler är omgärdade av relativt omfattande och rigorösa bedömningar och förfaranderegler. 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,
- b) är förenliga med unionsrätten, i synnerhet TSD, 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.

Enligt direktivet ska medlemsstaterna senast den 16 juni 2018 ha sett 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, 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.

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 direktiv 2007/59/EG.

Medlemsstaten ska till Europeiska kommissionen och ERA lämna in ett detaljerat utkast till regeln via det ovan nämnda it-systemet. Anmälan ska ske i god tid innan regeln antas och i enlighet med de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i förordning (EU) 2016/796. I anmälan ska det 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 en 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 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 Europeiska 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 överenskommit, 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 Europeiska kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en uppmaning att ändra eller upphäva regeln.

Vid brådskande och preventiva åtgärder får 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 som rör 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 informations-samhällets 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.

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 anmälan enligt reglerna i direktiv (EU) 2015/1535 bli aktuell.

De omfattande bestämmelserna om när och hur nationella regler får antas riktar sig i första hand till tillsynsmyndigheten. Sådana föreskrifter kan genomföras med stöd av den s.k. restkompetensen enligt 8 kap. 7 § regleringsformen, eftersom reglerna riktar sig till myndighet.

10.3 Tillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem

Prop. 2021/22:83

10.3.1 Nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag

Regeringens förslag: Järnvägsföretag ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Det ska inte krävas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag som har ett gemensamt säkerhetsintyg. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska dock krävas för att bedriva verksamhet på järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortstrafik.

Promemorians förslag: Förslaget i promemorian överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) och *SJ AB* anser att det bör klargöras vilket tillstånd som krävs för att få bedriva verksamhet på funktionellt avskilda banor som Roslagsbanan och Saltsjöbanan. Vidare anser de att regleringen kan uppfattas som att ERA även har möjlighet att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg för verksamhet som är avsedd att bedrivas på järnvägsnät som är undantagna från regleringen i järnvägssäkerhetslagen. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* är tveksamma till att det är avsikten och efterfrågar därför ett tydliggörande i den delen. *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget att nationellt trafiksäkerhetstillstånd inte bör krävas för järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg. Däremot anser *Transportstyrelsen* att det bör krävas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att få bedriva trafik på funktionellt avskilda banor.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Tillståndsformen nationellt trafiksäkerhetstillstånd är inte ny. Enligt nuvarande reglering i 3 kap. 4 § järnvägslagen krävs ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att få bedriva persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur eller för att få utföra godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. Övervägandena vid införandet av bestämmelsen framgår av propositionen Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (s. 43 f. och 128).

Föreslagen ordning

För att ett järnvägsföretag ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft på

järnvägsinfrastruktur som inte omfattas av järnvägstekniklagen eller järnvägssäkerhetslagen krävs, tillstånd i form av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. I promemorian föreslås att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen även bör ha möjlighet att bedriva verksamhet med ett sådant intyg som grund i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. *Transportstyrelsen* tillstyrker en sådan ordning. Däremot anser styrelsen att det bör krävas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd utöver ett gemensamt säkerhetsintyg för att få bedriva verksamhet på funktionellt avskilda banor, bl.a. för att kunna hantera de särskilda krav som normalt gäller för sådana banor. Regeringen delar *Transportstyrelsens* bedömning. För att få bedriva verksamhet på funktionellt avskilda banor, exempelvis Roslagsbanan och Saltsjöbanan, bör det alltså krävas att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg omfattas av kravet på att ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det är en lämplig ordning att lagen om nationella järnvägssystem tillämpas på sådana avskilda banor.

Däremot, i likhet med det som föreslås i promemorian, bör det vara möjligt för järnvägsföretag att med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg bedriva verksamhet med ett sådant tillstånd på sidospår, s.k. industrispår som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Exempel på sådant är ett järnvägssystem som är privatägt järnvägsnät och som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik.

Förslaget innebär att ett järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg inte behöver ansöka om ytterligare ett tillstånd för att bedriva verksamhet på s.k. industrispår. Som utgångspunkt behövs inte heller någon ny sådan prövning av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem som föregått ett beslut om att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg. Det innebär att det i tillämpliga fall är ERA:s prövning av säkerhetsstyrningssystemet som ligger till grund för den aktuella verksamheten.

Det kan dock krävas att järnvägsföretagets och/eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem behöver anpassas för de fall exempelvis ett s.k. industrispår uppvisar tekniska eller driftsmässiga avvikelser i förhållande till vad som gäller för järnvägsnät som ingår i Europeiska unionens järnvägssystem. Det kan inte heller uteslutas att de fordon som järnvägsföretaget använder behöver uppfylla vissa specifika egenskaper för att trafikera ett sådant järnvägsnät. För att undvika eventuella säkerhetsrisker är det viktigt att säkerställa en säker användning av fordonen. I nuläget uppvisar inte några industrispår sådana tekniska eller driftsmässiga avvikelser som skulle kräva en anpassning av fordonen eftersom industrispåren i dag i huvudsak omfattas av EU-harmoniserade bestämmelser.

Avsikten med förslaget att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg ska kunna bedriva verksamhet på järnvägsnät som används för en ägares eller en operatörs godsverksamhet eller som används för icke-kommersiell persontrafik är att underlätta för berörda järnvägsföretag. ERA utfärdar däremot inte tillstånd för trafik på nät som inte ingår i Europeiska unionens järnvägssystem.

Den närmare regleringen om vad ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska innehålla kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något sådant särskilt bemyndigande som föreslås i promemorian behöver därför inte införas i lagen.

10.3.2 Krav för utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Regeringens förslag: För att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska järnvägsföretaget ha sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz, ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem, uppfylla kraven på riskkontroll, järnvägsmateriel och anställda och ha en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Tillsynsmyndigheten ska få anpassa tillämpliga krav till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten ska få förena ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd med de villkor som behövs. Villkoren ska få meddelas i samband med att tillståndet meddelas eller under tillståndets giltighetstid.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om försäkring eller motsvarande för att täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet för järnvägsföretag.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett bemyndigande om att meddela föreskrifter om förutsättningarna för att få bedriva järnvägstrafik med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg på järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) och *SJ AB* noterar att nationellt infrastrukturillstånd kommer att tillämpas för spår vid vissa typer av depåer som de trafikeras. De anser att det bör klargöras om verksamhet som utförs med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg kan trafikera sådan infrastruktur.

Skälen för regeringens förslag: För att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd bör det, liksom i hittillsvarande järnvägslag, krävas att den sökande har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz, uppfyller vissa grundläggande säkerhetskrav och har försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Om ett järnvägsföretag har licens enligt den föreslagna järnvägsmarknadslagen, bör det inte krävas någon försäkring eller motsvarande, eftersom ett sådant krav redan ställs i järnvägsmarknadslagen som ett villkor för att kunna få licens. Järnvägsföretag som exempelvis trafikeras järnvägsnät som används för en ägares eller en operatörs godsverksamhet bör som regel ha licens enligt den föreslagna järnvägsmarknadslagen och kravet på att ha en försäkring eller motsvarande enligt lagen om nationella järnvägssystem bör därmed

anses uppfyllt. Det bör noteras att det föreslås en särskild bestämmelse i järnvägsmarknadslagen som innebär att bestämmelserna om licens endast gäller för järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft. Det innebär att den som utför annan järnvägstrafik än sådan verksamhet inte behöver ha licens enligt järnvägsmarknadslagen. Exempel på annan järnvägstrafik är verksamhet med lok som endast används för att flytta vagnar mellan en avlämningsplats vid fabriksgrindarna och lastnings- och lossningsbryggorna.

Det kan diskuteras, vilket även skedde vid införandet av motsvarande reglering i järnvägslagen, om det borde ställas ett krav på säte eller hemvist i Sverige för att uppfylla tillståndskraven. 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 bli omöjligt. Tillsynsmyndigheten har också möjligheten att återkalla tillståndet, om tillståndshavaren inte sköter kontakten med tillsynsmyndigheten och uppfyller myndighetens krav. De grundläggande säkerhetskrav som ska vara uppfyllda handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, att riskkontroll genomförs, att järnvägsmateriel är av viss beskaffenhet och att personalen uppfyller vissa krav.

I likhet med regleringen i den föreslagna järnvägssäkerhetslagen bör det finnas 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 bör tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller. Det bör även finnas en möjlighet att, på det sätt som anges i 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen, förena ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Med hänsyn till att det kan finnas tekniska skillnader mellan olika järnvägsinfrastruktur som omfattas av reglerna i lagen om nationella järnvägssystem bör det även anges för vilken infrastruktur tillståndet gäller.

Närmare reglering om nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande som föreslås i promemorian behöver därför inte införas i lagen. Däremot bör ett bemyndigande införas i lagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om försäkring eller motsvarande som täcker en eventuell skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet.

10.3.3 Nationellt infrastrukturstillstånd för infrastrukturförvaltare

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska ha ett nationellt infrastrukturstillstånd.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även att det ska införas ett generellt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om nationellt infrastruktur tillstånd.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* är positiv till att det införs ett nationellt infrastruktur tillstånd. *Transportstyrelsen* efterfrågar ett tydliggörande av om stationer är inkluderade i begreppet järnvägsinfrastruktur.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Av hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägslagen framgår att det krävs säkerhetstillstånd för infrastruktur förvaltare för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. För överväganden vid införandet av tillståndsformen säkerhetstillstånd för infrastruktur förvaltare, se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/2004:123 s. 96 f., 181 f.) och propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 39 f. och 113).

Föreslagen ordning

För att förvalta järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem och driva anläggningar som hör till denna infrastruktur bör det krävas att infrastruktur förvaltaren har ett nationellt infrastruktur tillstånd. I fråga om sådan infrastruktur omfattas infrastruktur förvaltaren inte av järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen eller av EU-reglering. I författningskommentaren till den föreslagna järnvägssäkerhetslagen framgår vad som avses med järnvägsinfrastruktur (1 kap. 7 §). Definitionen är densamma som i järnvägslagen och omfattar bl.a. perronger, spår och kontaktledningar i anslutning till stationsbyggnaden men inte själva byggnaden.

Infrastruktur förvaltare som bedriver verksamhet som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem bör alltså omfattas av kraven på ett nationellt infrastruktur tillstånd. Det skulle kunna uppstå en situation där en infrastruktur förvaltare som redan har ett säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen även ansöker om tillstånd att förvalta ett järnvägsnät som omfattas av reglerna i lagen om nationella järnvägssystem. Eftersom infrastruktur förvaltaren redan har ett av tillsynsmyndigheten godkänt säkerhetsstyrningssystem på grundval av bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen, bör det räcka att anpassa detta i förhållande till vad som ska gälla för driften av det järnvägsnät som ansökan avser. Det förutsätter att anläggningarna som ansökan avser och som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem tydligt anges i dokumentationen av säkerhetsstyrningssystemet. Vidare bör det av dokumentationen tydligt framgå vilka eventuella krav som gäller för de aktuella anläggningarna och om driften av dessa skiljer sig åt från övriga anläggningar som omfattas av säkerhetsstyrningssystemet. Det är inte uteslutet att driften av anläggningarna kan skilja sig åt med anledning av tekniska särdrag.

Järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg föreslås få möjlighet att bedriva verksamhet med stöd av ett sådant intyg på vissa järnvägsnät som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, s.k. industrispår (se avsnitt 10.3.1). Det kan dock finnas behov av att från säkerhetssynpunkt ställa särskilda villkor och anpassa ett järnvägsföretags fordon för att använda de aktuella fordonen på sådana spår. De fordon som järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg använder är normalt avsedda för att användas på järnvägsnät som ingår i Europeiska unionens järnvägsnät. Behovet av anpassning är dock inte stort. Industrispåren är i dag anpassade för trafik med fordon som uppfyller kraven i TSD. Industrispårens funktion i transportsystemet och därmed ägarnas nytta av dem förutsätter också att denna anpassning består. Tillsynsmyndigheten behöver dock, i samband med prövningen av en ansökan om nationellt infrastruktur tillstånd för industrispår, pröva om det från säkerhetssynpunkt finns behov att särskilt reglera trafik på dem med fordon godkända i enlighet med järnvägstekniklagens bestämmelser. Vid behov kan tillsynsmyndigheten förena ett beslut om nationellt infrastruktur tillstånd med nödvändiga säkerhetsrelaterade villkor för att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg ska kunna trafikera industrispåret i fråga med fordon som är godkända i enlighet med järnvägstekniklagens bestämmelser. Sådana villkor kan t.ex. avse krav på högsta tillåtna hastighet eller bromsvikt.

Närmare reglering om nationellt infrastruktur tillstånd kan, som föreslås i promemorian, meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande behöver därför inte införas i lagen.

10.3.4 Krav för utfärdande av ett nationellt infrastruktur tillstånd

Regeringens förslag: För att beviljas ett nationellt infrastruktur tillstånd ska infrastruktur förvaltaren ha sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz, ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem, uppfylla kraven på riskkontroll, järnvägsmateriel och personal och ha ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten ska få anpassa tillämpliga krav till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten ska få förena ett nationellt infrastruktur tillstånd med de villkor som behövs. Villkoren ska få meddelas i samband med att tillståndet meddelas eller under tillståndets giltighetstid.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att få förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer med regeringens förslag. Prop. 2021/22:83

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: För att beviljas ett nationellt infrastruktur tillstånd krävs att den sökande har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz, uppfyller vissa grundläggande säkerhetskrav och har ekonomiska förutsättningar att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. I likhet med vad som nämns i avsnittet om utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan det diskuteras om det borde ställas ett krav på säte eller hemvist i Sverige (se avsnitt 10.3.2). Med stöd av EU-fördragets allmänna principer om den fria rörligheten av tjänster bör det inte heller i detta fall ställas ett sådant hemvistkrav om det inte bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl. Som redan nämnts kan möjligheten att bedriva säkerhetsrelaterad tillsyn försvåras om den som innehar tillståndet inte är etablerad i landet, men det bedöms inte bli omöjligt. Tillsynsmyndigheten har möjligheten att återkalla tillståndet om tillståndshavaren inte sköter kontakten med tillsynsmyndigheten och uppfyller myndighetens krav.

De grundläggande säkerhetskrav som ska vara uppfyllda för att beviljas ett tillstånd handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, att riskkontroll genomförs, att järnvägsmateriel är av viss beskaffenhet och att personalen uppfyller vissa krav. Det finns även 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, på det sätt som anges i hittillsvarande 3 kap. 9 § järnvägslagen, förena ett nationellt infrastruktur tillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Kraven som ställs för att beviljas ett nationellt infrastruktur tillstånd liknar de krav som ställs för ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. En skillnad är dock att det, i stället för krav på försäkring eller motsvarande som kan täcka skadeståndsskyldighet, ställs krav på att sökanden av ett nationellt infrastruktur tillstånd ska visa att denne har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Ett bemyndigande bör införas i lagen som ger till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att förvalta järnvägsinfrastruktur.

10.3.5 Uppdatering och anmälningsskyldighet

Regeringens förslag: Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastruktur tillstånd ska uppdateras när verksamheten förändras på ett väsentligt sätt. Tillståndsinnehavaren ska anmäla väsentliga förändringar av verksamheten till tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten ska få kräva att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastruktur tillstånd

uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som avses med väsentlig förändring av verksamheten.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om uppdatering av tillstånd.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Uppdatering

I lagen om nationella järnvägssystem bör det inte anges någon bestämd giltighetstid för när det krävs förnyelse av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd. I stället föreslås att tillståndet ska uppdateras när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. I hittillsvarande 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen används begreppet ”omprövning av tillstånd” i samband med att en verksamhet ska genomgå en väsentlig förändring. För att använda samma terminologi som i direktiv (EU) 2016/798, bör i lagen om nationella järnvägssystem användas begreppet ”uppdatering av tillstånd”.

Vidare föreslås att det i likhet med regleringen i järnvägslagen ska framgå av lagen om nationella järnvägssystem att tillsynsmyndigheten får ompröva ett tillstånd eller villkor med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

I 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen finns regler om anmälningsskyldighet. En sådan bestämmelse föreslås föras över till lagen om nationella järnvägssystem. 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 beror på innehållet i de föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

Bemyndigande

Ett bemyndigande bör införas i lagen om nationella järnvägssystem som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om vad som utgör en väsentlig förändring av verksamhet.

Till skillnad från promemorian görs bedömningen att föreskrifter om uppdatering av nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturillstånd kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

10.3.6 Återkallelse av nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturstillstånd

Prop. 2021/22:83

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i vissa fall kan återkalla ett tillstånd ska i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen får ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls, om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller om tillståndshavaren under minst ett år inte använder ett tillstånd. Övervägandena vid införandet av bestämmelserna om återkallelse av tillstånd i järnvägslagen framgår av propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 145 f. och 198 f.).

Föreslagen ordning

Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i vissa fall kan återkalla ett tillstånd förs över till lagen om nationella järnvägssystem. 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 rör sig om missförhållanden av allvarigare karaktär som exempelvis en påvisbart ökad olycksrisk eller om det av annat skäl finns anledning att befara att andra åtgärder, exempelvis förelägganden, skulle vara verkningslösa.

Det bör noteras i sammanhanget att om en licens enligt järnvägsmarknadslagen har återkallats, innebär det inte med automatik att det nationella trafiksäkerhetstillståndet också ska återkallas, utan förutsättningarna för varje tillstånd bör prövas för sig.

Återkallelsegrunder

Den första grunden för att besluta om att återkalla ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd bör vara att förutsättningarna för tillståndet inte längre är uppfyllda.

Den andra grunden för återkallelse av ett tillstånd bör vara att tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen om nationella järnvägssystem eller föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av lagen.

Den tredje grunden för återkallelse bör vara att tillståndshavaren under viss tid inte använder sitt tillstånd. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd bör enligt lagen om nationella järnvägssystem kunna återkallas om tillståndet inte används under minst ett år. Regeln om ett år betyder att om det visar sig att innehavaren av ett

tillstånd inte har utnyttjat tillståndet under ett år efter utfärdandet kan tillståndsmyndigheten återkalla tillståndet. Exempelvis kan det handla om att ett säkerhetsstyrningssystem hunnit bli inaktuellt sedan tiden för utfärdandet av tillståndet. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 42 f.).

Sammanfattning

Grunderna och förutsättningarna för att få återkalla ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt säkerhetstillstånd bör framgå direkt av lagen om nationella järnvägssystem. Något särskilt bemyndigande behöver därför inte införas i lagen. Den närmare regleringen av återkallelse av sådana tillstånd kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

11 Delsystem och komponenter

11.1 Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter

11.1.1 Järnvägssystemets indelning vid tillämpning av järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Delsystem ska definieras som strukturella eller funktionella delar av Europeiska unionens järnvägssystem.

Driftskompatibilitetskomponenter ska definieras som komponenter i delsystem som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tågforetagen*) och *SJ AB* ser en risk för en överreglering, eftersom det i promemorian anges att regeringen meddelar föreskrifter om vilka delsystemen är i stället för att direkt hänvisa till bilagan i direktivet där det anges vilka delsystemen är.

Skälen för regeringens förslag: Direktiv (EU) 2016/797 gäller för unionens järnvägssystem som detta definieras i bilaga I till direktivet. Av bilagan framgår att unionens järnvägssystem består av där uppräknade järnvägsnät och fordon. Järnvägsnät och fordon delas in i delsystem (jfr även definitionen av begreppet järnvägsnät i artikel 2.4). Delsystemen utgörs av strukturella eller funktionella delar av dessa järnvägsnät och fordon. 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 för närvarande: Infrastruktur, Energi, Markbaserad trafikstyrning och signalering,

Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering samt Rullande materiel. De funktionella delsystemen är Drift och trafikledning, Underhåll samt Telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

Delsystemen innehåller i sin tur komponenter. De komponenter som är avgörande för att driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem ska uppnås utgör driftskompatibilitetskomponenter. Med driftskompatibilitet avses enligt artikel 2.2 i direktiv (EU) 2016/797 egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erfordrade prestandakrav uppfylls.

Den EU-rättsliga järnvägsregleringen om tekniska krav, driftskompatibilitet och en harmoniserad godkännandeprocess av fasta installationer och fordon kretsar kring begreppen delsystem och driftskompatibilitetskomponenter. Det är i första hand gentemot delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som de tekniska kraven uppställs. Järnvägstekniklagen föreslås dock inte innehålla en så detaljerad reglering att de olika delsystemen omnämns särskilt. I stället bör direktivet i dessa delar genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen. *Branschföreningen tågoperatörerna* och *SJ AB* ser här en risk för överreglering. Från regeringens sida är avsikten dock inte att göra några tillägg till regleringen i förhållande till vad som anges i bilaga II till direktivet. Det vore inte heller möjligt i förhållande till EU-rätten. Enligt de principer som gäller för genomförande av direktiv bör dock hänvisningar till EU-regleringen undvikas och reglerna i stället införas i svensk författning.

Någon upplysningsbestämmelse om järnvägssystemets indelning vid tillämpning av järnvägstekniklagen, som föreslås i promemorian, bedöms inte behövas. För förståelsen av lagen bör det dock införas definitioner av begreppen delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

11.1.2 Väsentliga krav, tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och nationella regler

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter ska med vissa redaktionella ändringar och tillägg föras in i järnvägstekniklagen. Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla i TSD och nationella regler föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (de väsentliga kraven).

Med nationella regler ska avses föreskrifter som har antagits enligt särskilt föreskrivet förfarande för att uppfylla de väsentliga kraven.

Nuvarande bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om väsentliga krav och TSD ska flyttas över till järnvägstekniklagen. Nytt är att genomförandeplaner för TSD ska omfattas av ett bemyndigande.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorians förslag innebär att delsystem och

driftskompatibilitetskomponenter ska överensstämja med de väsentliga kraven och dessutom med TSD och nationella regler. Det saknas i promemorian också krav på överensstämmelse med kraven för gränssnitt mellan delsystem och komponenter.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* saknar ett införlivande av delar av artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/797. Enligt artikeln gäller väsentliga krav för hela järnvägssystemet, dvs. inte enbart delsystem och komponenter utan även för gränssnitt mellan dessa. *Trafikverket* anser att förslagen i promemorian genom att ange att delsystem både ska överensstämja med väsentliga krav, TSD och nationella regler öppnar upp för att reglera delsystem utöver TSD, vilket *Trafikverket* inte anser ligger i linje med målsättningen om ett gemensamt harmoniserat regelverk för järnvägssystemet i Europa. *Trafikverket* förslår därför en förändrad skrivning av bestämmelsen som innebär att delsystem som överensstämmer med TSD och nationella regler därigenom också uppfyller de väsentliga kraven. *Trafikverket* anser också att den rättsliga statusen för genomförandeplaner för TSD ska slås fast. Även *SJ AB* och *Branschföreningen tågoperatörerna* ser en risk för överreglering genom att det i förslaget står att varje delsystem, utöver med väsentliga krav, ska överensstämja med föreskrivna TSD och nationella regler. *Branschföreningen* påpekar att de väsentliga kraven finns angivna i TSD, samtidigt som förslaget i promemorian ger intryck av att det kan finnas andra föreskrivna väsentliga krav, vilket inte borde vara avsikten.

Skälen för regeringens förslag

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 allmänna och särskilda krav för varje delsystem.

Av de allmänna kraven framgår att de väsentliga kraven är säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Järnvägslagens bestämmelse att varje delsystem och varje däri ingående driftskompatibilitetskomponent ska uppfylla dessa krav bör flyttas över till järnvägstekniklagen. *Transportstyrelsen* påpekar att enbart en överflyttning av bestämmelsen dock innebär att delar av artikel 3.1 i direktivet inte genomförs. Enligt direktivet gäller de väsentliga kraven för järnvägssystemet, delsystem, komponenter och gränssnitt mellan dessa. Regeringen delar *Transportstyrelsens* bedömning. Kraven i järnvägstekniklagen bör därför utvidgas. I järnvägstekniklagen bör det införas en bestämmelse med innebörden att varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla föreskrivna väsentliga krav. Vidare bör bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om de väsentliga kraven föras över till järnvägstekniklagen.

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) är rättsligt bindande tekniska regelsamlingar för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnation, modernisering, drift och underhåll av järnvägssystemets olika delar. TSD innehåller också regler om yrkesmässiga kvalifikationer och villkor för hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med drift och underhåll. TSD 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. Genom TSD konkretiseras de väsentliga kraven för varje delsystem. Europeiska kommissionen har getts befogenhet att genom delegerade akter anta TSD som utarbetas av Europeiska unionens järnvägsbyrå (artiklarna 5.1 och 50). För närvarande är samtliga TSD antagna i form av direkt tillämpliga förordningar.

Järnvägstekniklagen bör i likhet med dagens reglering innehålla den grundläggande bestämmelsen att varje delsystem och varje däri ingående driftskompatibilitetskomponent ska överensstämja med föreskrivna TSD (artikel 4.2). *Trafikverket*, *Branschföreningen tågoperatörerna* (numera *Tågforetagen*) och *SJ AB* ifrågasätter att delsystem vid sidan av de väsentliga kraven dessutom ska överensstämja med TSD. Remissinstanserna ser en risk för överreglering genom att lydelsen ger intryck av att det kan förekomma andra väsentliga krav än de som anges i TSD.

Utgångspunkten är att de väsentliga kraven för delsystemet är uppfyllda om delsystemet överensstämmer med TSD. Bestämmelsen bör därför omformuleras i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen och förslaget i promemorian. I järnvägstekniklagen bör det anges att delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla i TSD föreskrivna väsentliga krav. Vidare bör nuvarande bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om TSD och undantag från TSD i sak flyttas över till järnvägstekniklagen. Bemyndigandet bör kunna användas brett. Även om samtliga nu tillämpliga TSD antagits i form av direkt tillämpliga EU-förordningar, kan det inte uteslutas att det framöver sker i form av direktiv som kräver genomförande i nationell lagstiftning. Bemyndigandet bör även kunna användas för att införa nödvändig kompletterande reglering som krävs för att regler i TSD ska kunna tillämpas i Sverige. Det skulle t.ex. kunna handla om att inrätta en ordning för rapporteringskrav som krävs för att en TSD ska kunna tillämpas.

Nytt är att det därutöver bör införas ett bemyndigande som avser genomförandeplaner för TSD och vad som gäller när det finns en sådan. Det förekommer att det i enskilda TSD finns bestämmelser om att medlemsstaterna ska anta en genomförandeplan, där det anges i vilken takt TSD ska införlivas i medlemsstaten. Det förekommer även europeiska genomförandeplaner, se t.ex. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/6 om den europeiska genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg, ERTMS. Om det finns en svensk

genomförandeplan till en viss TSD, som det i dag inte uppställs några särskilda formkrav för, bör därför innehållet i denna genomförandeplan vid behov kunna antas i form av en föreskrift. Genom att anta en genomförandeplan i form av en föreskrift klargörs också, som *Trafikverket* efterlyser, genomförandeplanens rättsliga status.

Nationella regler

Sådana nationella regler som avses i det EU-rättsliga regelverket om driftskompatibilitet på järnvägsområdet regleras i artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797. Som framgår ovan ska enligt järnvägslagen varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet uppfylla i TSD föreskrivna väsentliga krav. Denna bestämmelse bör nu kompletteras med att delsystem därutöver ska överensstämja med i nationella regler föreskrivna väsentliga krav. Till grund för såväl TSD som nationella regler ligger de väsentliga kraven. Dessa krav är dock så allmänt hållna att de behöver förtydligas i förhållande till de olika delsystemen. Det gör kommissionen genom TSD och medlemsstaterna genom nationella regler. Genom såväl TSD som nationella regler konkretiseras den kravbild som anses nödvändig för att olika delsystem och de komponenter som ingår i dessa ska uppfylla de väsentliga kraven på ett sätt som innebär att driftskompatibilitet uppnås på effektivast möjliga sätt. Behovet av nationella regler avgörs av om ytterligare reglering än befintlig TSD-reglering bedöms nödvändig för att de väsentliga kraven ska uppfyllas. Flera remissinstanser efterlyser en mycket restriktiv hållning när det gäller att skapa fler regler. Det påpekas att järnvägssektorn snarare behöver färre och tydligare regler, vilket överensstämmer med det övergripande syftet med fjärde järnvägspaketet. Avsikten är därför att det inte ska meddelas nationella regler annat än om det bedöms nödvändigt. Medlemsstaternas möjligheter att meddela nationella regler är också mycket begränsade. Av direktiv (EU) 2016/797 framgår i vilka situationer medlemsstaterna har möjlighet att anta och tillämpa nationella regler. 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 om TSD 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 har tillämpats. Härutöver får nationella regler tillämpas för att säkerställa teknisk kompatibilitet med järnvägsnätet samt för att reglera de delar av järnvägssystemet som inte omfattas av någon TSD. Slutligen får nationella regler tillämpas som en brådskande och tillfällig förebyggande åtgärd, t.ex. för att snabbt kunna vidta åtgärder efter en olycka.

Utöver regleringen om i vilka situationer medlemsstaterna kan anta och tillämpa nationella regler innehåller direktivet begränsningar i form av förfaranderegler. Om dessa förfaranderegler inte följs, 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 förordning (EU) 2016/796. I anmälan ska det, utöver utkast till regler, ingå en motivering till varför dessa behövs. ERA ska därefter utföra en kontroll av regelutkastet i

enlighet med artikel 26 i förordning (EU) 2016/796. Kontrollen ska innefatta en granskning av att reglerna verkligen bidrar till att de väsentliga kraven uppfylls och att de gemensamma säkerhetsmetoderna följs och säkerhetsmålen uppnås samtidigt som föreskrivna TSD respekteras. Vidare ska ERA kontrollera att de föreslagna reglerna inte leder till godtycklig diskriminering eller begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna. Om ERA gör bedömningen att de föreslagna nationella reglerna uppfyller kraven, ska ERA informera medlemsstaten och Europeiska kommissionen om sin ”positiva bedömning”. I händelse av att ERA inte informerar inom föreskrivna tidsfrister, kan medlemsstaten ändå få anta de nationella reglerna. I de fall ERA i stället gör en ”negativ bedömning” av utkastet till nationella regler, ska en dialog inledas med den berörda medlemsstaten och ett yttrande avges. Om medlemsstaten trots detta antar de nationella reglerna, får Europeiska kommissionen i en genomförandeakt anta ett beslut som riktar sig till medlemsstaten med en uppmaning 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.

Som framgår är medlemsstaternas möjligheter att meddela sådana nationella regler som avses i direktivet strikt reglerade. För att det allmängiltiga begreppet nationella regler ska förstås, bör det klargöras vad som avses i lagen. Med nationella regler avses i nu aktuellt avseende i järnvägstekniklagen föreskrifter som har antagits enligt det ovan beskrivna särskilt föreskrivna förfarandet för att uppfylla de väsentliga kraven. Det materiella innehållet i de nationella reglerna avser en specificering av de väsentliga kraven. Ett bemyndigande att meddela sådana föreskrifter finns redan i nuvarande lagstiftning och flyttas över till järnvägstekniklagen. Med stöd av bemyndigandet kan även de ovan beskrivna bestämmelserna i direktivet om när och hur nationella regler får antas (artiklarna 13 och 14) genomföras på lägre föreskriftsnivå. I viss utsträckning bör sådana föreskrifter också kunna genomföras med stöd av den s.k. restkompetensen, eftersom de riktar sig till myndighet och därmed inte kräver föreskrifter eller bemyndigande i lag.

11.1.3 Undantag från tillämpningen av TSD

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från tillämpningen av TSD.

Regeringens bedömning: Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen att tillsynsmyndigheten får besluta om undantag från TSD för delsystem utanför det s.k. TEN-nätet om det finns särskilda skäl, bör inte flyttas över till järnvägstekniklagen. Inte heller järnvägslagens bestämmelse att tillsynsmyndigheten får besluta undantag från TSD i de fall regeringen föreskriver bör flyttas över till järnvägstekniklagen.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer i sak med regeringens förslag och bedömning. Enligt förslaget i promemorian ska nuvarande bestämmelse i järnvägslagen att tillsynsmyndigheten får

besluta undantag från TSD i de fall regeringen föreskriver flyttas över till järnvägstekniklagen.

Remissinstanserna: *Trafikverket* är tveksamt till om bestämmelsen som innebär att tillsynsmyndigheten får besluta undantag från TSD i de fall regeringen föreskriver överensstämmer med den ordning som ska gälla för undantag från TSD. I stället är det, enligt *Trafikverket*, ofta tillsynsmyndigheten som begär undantag från TSD hos Europeiska kommissionen. *Branschföreningen tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) och *SJ AB* framhåller att det är otydligt hur processen för undantag från TSD ska se ut.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 11 § järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta att delsystem inte behöver överensstamma med en TSD om det finns särskilda skäl. Ett beslut om undantag ska förenas med de villkor som är nödvändiga från säkerhets-, miljö- och driftskompatibilitetssynpunkt. Ingår däremot delsystemet i ett transeuropeiskt järnvägssystem, får tillsynsmyndigheten enligt 2 kap. 12 § järnvägslagen besluta om undantag från TSD endast i de fall regeringen föreskriver. Föreskrifterna innebär att regeringen i järnvägsförordningen har genomfört de undantagsmöjligheter från tillämpning av TSD, som medges i EU-rätten.

Vid antagandet av järnvägslagen beslutades att kraven på TSD-anpassning skulle införas på hela det svenska järnvägsnätet och inte enbart för det s.k. TEN-nätet (Trans European Network) för vilket kraven uppställdes i de bakomliggande driftskompatibilitetsdirektiven 96/48/EG om höghastighetståg och 2001/16/EG om konventionella tåg (se prop. 2003/04:123 s. 76 f.). Utgångspunkten för att låta direktivens 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 en möjlighet för tillsynsmyndigheten att i enskilda fall besluta om undantag från TSD-anpassning utanför TEN-nätet om det bedömdes finnas 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 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. Reglerna om undantagsmöjligheter i järnvägslagen ändrades inte till följd av ändringarna i direktivet. Direktivet innebar därmed endast att området för när tillsynsmyndigheten kunde meddela undantag på grund av särskilda skäl, utan hänsyn till direktivets undantagsmöjligheter, successivt minskade.

Genom direktiv (EU) 2016/797 har tillämpningsområdet för direktivet och därmed kraven på TSD-anpassning utvidgats till att omfatta hela unionens järnvägssystem som det definieras i bilaga I till direktivet. Inom unionens järnvägssystem kvarstår dock möjligheten för medlemsstaterna eller Europeiska kommissionen att i enskilda fall besluta om undantag från krav på TSD-anpassning (artikel 7). Det gäller t.ex. när ett delsystem vid tidpunkten för att en TSD ska börja tillämpas befinner sig i ett ”långt framskridet utvecklingsstadium” eller om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsnätet efter en olycka eller en naturkatastrof tekniskt eller ekonomiskt inte medger att TSD tillämpas. Undantag från TSD kan även medges vid en modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett delsystem, om tillämpningen av TSD skulle hota projektets lönsamhet eller kompatibiliteten i järnvägssystemet.

Artikeln innehåller emellertid relativt omfattande begränsningar i medlemsstaternas möjligheter att utnyttja undantagen. För att t.ex. kunna medge undantag för projekt som befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium när en TSD träder i kraft, ska medlemsstaten inom ett år efter ikraftträdandet till Europeiska kommissionen ha överlämnat en förteckning över alla projekt som är långt framskridna.

Direktivets regler om när det är möjligt att medge undantag från TSD och vilka procedurregler som då ska gälla bör i likhet med vad som gäller enligt järnvägslagen genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag, dvs. i förordning eller myndighetsföreskrifter. Hittillsvarande bestämmelse i järnvägslagen att tillsynsmyndigheten får besluta om undantag från TSD i de fall regeringen föreskriver bör inte föras över till järnvägstekniklagen. Det innebär dock ingen skillnad i sak i fråga om de nät som för närvarande ingår i TEN-nätet. Där kommer även i fortsättningen enbart direktivets bestämmelser om undantag från TSD tillämpas. Vidare är egna svenska regler om undantag från TSD efter direktivets utvidgade tillämpningsområde inte längre möjliga. Även bestämmelsen i järnvägslagen om att tillsynsmyndigheten får besluta om undantag från TSD-anpassning utanför TEN-nätet om det finns särskilda skäl, ska därför upphävas utan att föras över till järnvägstekniklagen. I järnvägstekniklagen bör det endast föras in ett bemyndigande som möjliggör reglering av direktivets regler om undantag från TSD på lägre föreskriftsnivå än lag. *Branschföreningen tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar att promemorians förslag till lydelse av bestämmelsen är otydlig och innebär en oklar processtyrning. Genom det föreslagna bemyndigandet möjliggörs en precisering av proceduren på lägre föreskriftsnivå.

11.2 EG-kontroll och EG-försäkran

11.2.1 EG-kontroll av delsystem

<p>Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om EG-kontroll av delsystem ska med vissa justeringar flyttas över till järnvägstekniklagen. Innan en fast installation godkänns för att tas i</p>

bruk eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden, ska de delsystem som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll för att fastställa att delsystemen uppfyller de väsentliga kraven enligt TSD och nationella regler.

För krav som framgår av en TSD ska kontrollen 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 utföras av ett organ som utsetts för detta ändamål (utsett organ). Med kontroll ska likställas kontroll av ett organ som anmälts eller utsetts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Järnvägslagens bestämmelser om EG-kontrollförklaring ska i sak flyttas över till järnvägstekniklagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om granskning av delsystem i de delar som inte omfattas av TSD eller nationella regler.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås inget särskilt bemyndigande i fråga om granskning av delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller nationella regler.

Remissinstanserna: Framför inga invändningar mot förslaget att det införs regler om utsedda organ. *Trafikverket* har dock invändningar mot förslaget när det gäller tolkning av tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2016/797 som innebär att den harmoniserade godkännandeprocessen – som ska föregås av EG-kontroll av delsystem – ska tillämpas i större utsträckning än i dag, vilket leder till kostnadsökningar. *Trafikverket* anser också att antalet nya nationella regler bör minimeras.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 9 § järnvägslagen får delsystem tas i bruk endast om de uppfyller kraven om förenlighet med föreskrivna väsentliga krav och TSD (2 kap. 8 § järnvägslagen). 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 f.).

Föreslagen ordning

EG-kontroll och förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring regleras i artikel 15 och bilaga IV till direktiv (EU) 2016/797. Av bestämmelserna framgår att det är den sökande som väljer och anlitar ett

eller flera organ för bedömning av överensstämmelse för att utföra EG-kontrollen. Uppdraget ska inledas i konstruktionskedet och pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet av ansökan om godkännande till godkännandemyndigheten. Under kontrollförfarandets gång och innan ett slutgiltigt kontrollintyg har utfärdats är det möjligt för bedömningsorganet att utfärda mellanliggande kontrollintyg. På grundval av kontrollintyget ska den sökande själv därefter utfärda EG-kontrollförklaringen. Sökanden ska genom denna förklara sig fullt ansvarig för att delsystemet genomgått alla relevanta kontrollförfaranden och uppfyller kraven i tillämplig unionsrätt och eventuella nationella regler. Sökanden ansvarar också för sammanställning av det tekniska underlag som ska åtfölja EG-kontrollförklaringen (artikel 15.4). EG-kontroll bör begränsas till bedömning av överensstämmelse i förhållande till TSD och nationella regler, som dessa begrepp definieras i artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797. Det betyder att det för delar av delsystem som i och för sig ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem, men som varken omfattas av reglering i TSD eller i nationella regler, inte uppställs något krav på EG-kontroll (f.n. t.ex. ställverk). För sådana delar av delsystem ska det i stället gälla särskilda krav i godkännandeprovningen, genom vilka den sökande ges en skyldighet att till tillsynsmyndigheten ge in tekniskt underlag som visar att tillämpliga väsentliga krav är uppfyllda (se avsnitt 12.1.1). Om det bedöms nödvändigt, bör dock krav på granskning inför godkännandeprovningen även kunna ställas i fråga om sådana delar av delsystem. Det bör därför i anslutning till övriga regler om granskning inför godkännandeprovningen införas ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om krav på sådan granskning om det bedöms nödvändigt.

I övrigt bedöms nuvarande bestämmelser i järnväglagen om EG-kontroll av delsystem i förhållande till harmoniserad EU-reglering uppfylla direktivets krav. Bestämmelserna föreslås i sak flyttas 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 som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll. Kontrollen bör i likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering utföras av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Tillämpning av denna lagstiftning innebär att anmälda organ utses genom ett ackrediteringsförfarande som handhas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac).

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 det därför föras in en bestämmelse som innebär att delsystems förenlighet med nationella regler innan godkännandeprovningen ska kontrolleras av ett organ som utsetts för detta ändamål. Hur direktivets bestämmelser om utsedda organ ska genomföras, t.ex. vilken instans som ska utse dessa organ och enligt vilket regelverk, behandlas nedan i avsnitt 11.3.1.

Närmare bestämmelser om EG-kontroll, kontrollintyg och EG-kontrollförklaring bör som verkställighetsföreskrifter genomföras på lägre föreskriftsnivå. Nuvarande bemyndigande om EG-kontroll bör därför utgå.

11.2.2 EG-försäkran om komponenter

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om att driftskompatibilitetskomponenter ska få släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de medger att driftskompatibiliteten i järnvägssystemet uppnås och de uppfyller väsentliga krav som framgår av TSD ska i sak flyttas över till järnvägstekniklagen. Detsamma gäller bestämmelserna om EG-försäkran och intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att nuvarande regel i järnvägslagen kompletteras genom att det ska uppställas krav om att komponenten ska användas inom avsett tillämpningsområde samt installeras och underhållas korrekt. Vidare föreslås att nuvarande bemyndigande om EG-försäkran flyttas över till järnvägstekniklagen

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att bestämmelsen om EG-försäkran ska kompletteras med krav på att en EG-försäkran, för att vara giltig, ska vara publicerad i Europeiska kommissionens databas för EG-försäkran.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 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 det, ska bedömningen av överensstämmelse och lämplighet vara utförd av ett organ som anmälts för ändamålet enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Med bedömning 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

Vad som gäller för att få släppa ut driftskompatibilitetskomponenter på marknaden regleras i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelserna överensstämmer i allt väsentligt med hittillsvarande reglering. Bestämmelserna i 2 kap. 10 § järnvägslagen om när driftskompati-

bilitetskomponenter får släppas ut på marknaden flyttas därför i huvudsak oförändrade över till järnvägstekniklagen. Som framgår av redogörelsen ovan anges det i järnvägslagen att en 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 till regleringen är att när bestämmelser om TSD skulle införas i svensk rätt så var avsikten att dessa EU-rättsakter skulle genomföras i svensk förordning eller myndighetsföreskrifter. För närvarande beslutas dock TSD i form av direkt tillämpliga EU-förordningar och något genomförande i nationell lagstiftning aktualiseras därför inte. Huruvida det i ett visst fall krävs ett anmält organ för att göra bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet för användning av en viss driftskompatibilitetskomponent framgår därför direkt av TSD och inte av svenska föreskrifter. Denna ordning bör framgå av den nya bestämmelsen.

Direktiv (EU) 2016/797 innehåller också bestämmelser om vad som gäller när det upptäcks att driftskompatibilitetskomponenter, trots att de är utsläppta på marknaden och försedda med EG-försäkringen, inte uppfyller kraven. Dessa marknads kontrollregler bör föras in i tillsynsbestämmelserna och föreskrifter meddelade i anslutning till dessa. Utöver dessa övergripande bestämmelser innehåller artiklarna 8–11 i direktiv (EU) 2016/797 mer detaljerade bestämmelser om driftskompatibilitetskomponenter som bör genomföras i förordning eller myndighetsföreskrifter. *Trafikverket* anser att bestämmelsen om EG-försäkringen bör kompletteras med ett förtydligande om att leverantören ska ha låtit publicera EG-försäkringen i Europeiska kommissionens databas för att den ska vara giltig. Ett sådant eventuellt krav bör, om det bedöms förenligt med EU-rätten, emellertid införas på lägre föreskriftsnivå än i lag. Föreskrifter om detta och om vad som i övrigt krävs för att genomföra direktivet i de delar som inte införs i järnvägstekniklagen bör meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen. Bemyndigandet i järnvägslagen om EG-försäkringen bör därför inte flyttas över till järnvägstekniklagen.

11.3 Organ för bedömning av överensstämmelse

11.3.1 Anmälda och utsedda organ

Regeringens förslag: Anmälda organ ska även fortsättningsvis utses av Swedac enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll.

Tillsynsmyndigheten ska utse s.k. utsedda organ enligt bestämmelser i järnvägstekniklagen och föreskrifter meddelade i anslutning till den lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav som ska vara uppfyllda för att godkännas som ett anmält eller utsett organ.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. Enligt promemorians förslag genomförs dock en större andel av bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/797 om utsedda organ i lagen.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslagen.

Nuvarande ordning

Den EU-rättsligt grundade processen för godkännande av fordon och fasta installationer bygger på att ett oberoende tredjepartsorgan kontrollerar att tekniska regler och krav följs från projektering, och under byggnation fram till ansökan om godkännande. Enligt 2 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen utförs kontroll av delsystem och bedömning av överensstämmelse av organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen 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 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 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och om upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll samt Styrelsen för ackreditering och teknisk kontrollers föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2011:5) om anmälda organ. Enligt 7 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll ska bedömningen av de företag som begär att få bli anmält organ ske genom ett ackrediteringsförfarande.

I järnvägslagen uppställs inget krav på att anlita oberoende tredjepartsorgan 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 tillsynsmyndigheten eller den sökande anlitar en oberoende granskare vars bedömningar används vid godkännandeprovningen. I dessa fall avgör tillsynsmyndigheten 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 om att anmälda organ utses av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) bedöms fungera väl och bör inte ändras. Det innebär att företag som har för avsikt att utföra EG-kontroll och bedömning av överensstämmelse av delsystem och komponenter i förhållande till harmoniserade EU-regler (TSD) ansöker hos Swedac som genom ett ackrediteringsförfarande prövar om företaget uppfyller ställda krav på oberoende och kompetens. Efter ackreditering fortsätter Swedac att utöva tillsyn över organet för att säkerställa att kraven kontinuerligt följs. Det anmälda organet betalar en avgift till Swedac för att täcka kostnaderna för ackreditering, tillsyn och bedömning (21 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll).

För att uppfylla kraven i direktiv (EU) 2016/797 bör regler nu införas som innebär att den sökande även ska anlita ett s.k. utsett organ för kontroll och bedömning av överensstämmelse i förhållande till icke-harmoniserade nationella regler (artikel 15.8). Det blir alltså ytterligare ett

organ som ska anlitas av den sökande för att utföra EG-kontroll. Även utsedda organ ska vara oberoende tredjepartsorgan. Det uppställs i direktivet inte något obligatoriskt krav på att de ska vara ackrediterade, utan detta överläts till medlemsstaterna att avgöra. Det kan konstateras att regelverket som omgärdar utsedda organ i direktivet är något mer begränsat än det som gäller för anmälda organ (jfr artiklarna 27–45). Framför allt är antalet nationella regler som dessa organ ska göra en bedömning av överensstämmelse gentemot betydligt färre än de EU-harmoniserade regler i form av TSD som anmälda organ ska kontrollera överensstämmelse gentemot.

Fråga är vilken instans som bör utse dessa organ och utföra uppgiften som s.k. anmälande myndighet (artiklarna 27–29) i förhållande till dessa. 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 kan förväntas innebära att fler företag är intresserade av att bli utsett organ och att det därmed kan uppstå en fungerande marknad som kan bidra till att kostnader och handläggningstider för de sökande hålls nere.

I artikel 28 i direktiv (EU) 2016/797 uppställs krav på anmälande myndigheter. De ska inrättas så att intressekonflikt i förhållande till organ för bedömning av överensstämmelse undviks och ska vara organiserade på ett sätt som säkerställer objektivitet och opartiskhet. Till detta kommer att de anmälande myndigheterna ska organiseras på ett sätt som säkerställer att de personer hos myndigheten som har gjort bedömningen av om ett visst organ uppfyller kraven inte är med och fattar beslut som rör organet. 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 konfidentiell information och ha tillräckligt mycket personal med den kompetens som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter.

Tillsynsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen, bedöms uppfylla de krav som ställs på anmälande myndigheter. Ytterligare skäl som talar för att lägga uppgiften att bedöma och godkänna utsedda organ på tillsynsmyndigheten är bl.a. att tillsynsmyndigheten redan i dag utför uppgiften i förhållande till s.k. oberoende granskare och även i fortsättningen kommer att utföra denna uppgift i fråga om fordon och infrastruktur som inte omfattas av kraven i direktiv (EU) 2016/797. Vidare har det inte framkommit några uppgifter som tyder på att processen för godkännande av infrastruktur och fordon i dag inte skulle fungera eller att den skulle leda till säkerhetsbrister. Det finns därför inga bakomliggande omständigheter som talar för att en nyordning bör inrättas. Till detta kan läggas att det i lagen om ackreditering och teknisk kontroll anges att den tillämpas för organ som anmäls för uppgifter som avser bedömning av överensstämmelse med harmoniserad unionslagstiftning. Här är det i stället fråga om bedömning av överensstämmelse med nationella regler. Även om det inte finns något som hindrar att uppställa krav på ackreditering även för dem som ska utföra bedömning av överensstämmelse i förhållande till nationell lagstiftning, skulle en sådan

ordning innebära mer långtgående krav än vad som framgår av EU-rättsakterna på järnvägsområdet och vad som förutsätts enligt regelverket om ackreditering och teknisk kontroll.

Bedömningen görs därför att uppgiften att utse utsedda organ bör läggas på tillsynsmyndigheten, som också bör sköta uppgiften som anmälande myndighet enligt artiklarna 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 de krav som ska vara uppfyllda för godkännande som ett anmält eller utsett organ. Det gäller t.ex. krav på organisation, kompetens, erfarenhet, rutiner och förfaranden, insyn, ekonomi, ansvarsförsäkring, personal, sekretess, objektivitet, opartiskhet och oberoende. Bemyndigandet bör i första hand användas för att genomföra de delar av direktiv (EU) 2016/797 som inte genomförs i lag. Det gäller t.ex. bestämmelserna om krav för att bli ett anmält eller utsett organ. När det gäller anmälda organ, som även fortsatt ska ackrediteras av Swedac, avser bemyndigandet möjlighet att meddela föreskrifter i den mån reglerna i bakomliggande EU-rättsliga järnvägsdirektiv skiljer sig åt från eller går utöver vad som gäller för anmälda organ enligt det generella regelverket om ackreditering och teknisk kontroll.

Detta innebär sammanfattningsvis att tillsynsmyndighetens uppgift att inrätta och genomföra förfaranden för bedömning och kontroll av den som ansöker om att bli utsett organ kommer att framgå av föreskrifter på lägre föreskriftsnivå än lag. Detsamma gäller för tillsynsmyndighetens skyldighet att på ansökan besluta om att utse organ som uppfyller föreskrivna krav och att underrätta Europeiska kommissionen och medlemsstaterna inom EES samt Schweiz om vilka organ som myndigheten har beslutat att utse.

Tillsynsmyndighetens roll i fråga om tillsyn över utsedda organ behandlas i avsnitt 17.7.3.

11.3.2 Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter enligt järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Om ett anmält eller utsett organ, efter det att ett kontrollintyg har utfärdats, konstaterar att delsystemet inte längre uppfyller kraven i TSD eller nationella regler, ska organet av den som har anlitat det begära att lämpliga åtgärder vidtas så att kraven uppfylls. Om sådana åtgärder inte vidtas, ska organet vid behov begränsa, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla kontrollintyget.

Den som har anlitat ett anmält eller utsett organ ska till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Det anmälda eller utsedda organ som har anlitats för att utföra EG-kontroll eller bedömning av överensstämmelse eller lämplighet ska ha rätt att av den som har anlitat organet, i den utsträckning som behövs för att kunna utföra uppdraget, få tillträde till lokaler och platser, fordon och annan materiel och tillgång till handlingar och dokument.

Personal vid ett anmält eller utsett organ ska inte obehörigen få föra vidare eller utnyttja uppgifter om affärs- eller driftförhållanden eller

tekniska förhållanden som den som har anlitat organet tillhandahåller eller som personalen på annat sätt får tillgång till i samband med uppdraget. Tystnadsplikten ska dock inte gälla i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter och motsvarande myndigheter i annan stat inom EES eller i Schweiz. I det allmännas verksamhet ska i stället offentlighets- och sekretesslagen tillämpas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Enligt promemorians förslag genomförs en större andel av bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/797 om utsedda organ i lagen. I promemorian föreslås ett bemyndigande som innebär att den sökandes skyldighet att rapportera förändringar i delsystem som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg ska regleras på lägre föreskriftsnivå.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att bemyndigandet, som innebär en möjlighet att föreskriva om en skyldighet för den som har anlitat ett anmält eller utsett organ att rapportera uppgifter till det anmälda organet, avser en skyldighet mellan enskilda som därför enligt 8 kap. regeringsformen måste föreskrivas genom lag. *Jernhusen AB* ser en risk för att organ kontrollerar en viss aktör med för täta intervall och att kostnaden för dessa kontroller belastar aktören.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

I hittillsvarande järnvägslag uppställs krav på EG-kontroll av delsystem endast i förhållande till harmoniserade EU-krav, dvs. TSD. För detta ändamål ska den sökande anlita ett organ som anmälts för att utföra sådan kontroll enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Regleringen innebär att Swedac genom ett ackrediteringsförfarande utser och anmäler sådana organ till Europeiska kommissionen och övriga medlemsstater. Det anmälda organet blir skyldigt att följa de allmänna kraven på ackrediterade anmälda organ och underställs Swedacs tillsyn. Några särskilda regler om de anmälda organens skyldigheter, utöver att de enligt 2 kap. 9 och 10 §§ järnvägslagen ska utföra kontroll av delsystem i förhållande till kraven i TSD, uppställs inte i järnvägslagstiftningen.

Föreslagen ordning

Enligt nu framlagda förslag ska EG-kontroll av delsystem utföras av anmälda organ i förhållande till harmoniserad EU-lagstiftning och av utsedda organ i förhållande till nationella regler. Om kontrollen visar att kraven är uppfyllda, ska ett kontrollintyg utfärdas. I direktiv (EU) 2016/797 finns dock även bestämmelser om bedömningsorganens skyldigheter och befogenheter under kontrolluppdraget.

Det gäller i första hand bestämmelser i artiklarna 30.5 och 41 samt bilaga IV punkt 2.5 till direktiv (EU) 2016/797. Dessa skyldigheter och befogenheter bör i grundläggande delar regleras i järnvägstekniklagen,

medan de mer detaljerade reglerna om krav på dessa organ bör genomföras på lägre föreskriftsnivå.

I kontrolluppdraget ingår att utföra fortlöpande kontroller för att försäkra sig om att delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna överensstämmer med tillämpliga TSD och nationella regler. Om det vid en sådan kontroll konstateras att kraven i tillämpliga TSD eller nationella regler inte följs, ska det anmälda eller utsedda organet begära att korrigerande åtgärder vidtas. Ett EG-kontrollintyg ska inte utfärdas förrän tillräckliga åtgärder har vidtagits av den som anlitat organet. Detta får anses underförstått och någon särskild reglering av det bedöms inte behövas i lagen. Det bör i stället genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen.

Däremot bör direktivets regler om vad som gäller om det efter det att ett kontrollintyg har utfärdats konstateras att ett delsystem inte överensstämmer med TSD eller nationella regler, regleras i järnvägstekniklagen. Då ska det anmälda eller utsedda organet begära att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas. Om sådana åtgärder trots begäran inte vidtas, får det anmälda eller utsedda organet vid behov begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kontrollintyget. Den som har anlitat ett anmält eller utsett organ bör också, som *Transportstyrelsen* påpekar, genom reglering i lagen ges en skyldighet att till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Vidare bör ett anmält eller utsett organ ha rätt att av den sökande få tillträde till alla lokaler och platser, materiel och fordon som behövs för att utföra kontrollen. Detsamma gäller tillgång till alla handlingar och dokument som behövs för att utföra kontrollen. *Jernhusen AB* ser en risk för att sådana kontroller kommer att utföras med alltför täta intervall eftersom det är den som blir kontrollerad som ska betala för kontrollerna.

Det är angeläget att kontroller inte utförs av anmälda och utsedda organ i större omfattning än vad som krävs för dem att utföra uppdraget. Swedac föreslås även fortsättningsvis utöva tillsyn över anmälda organ och tillsynsmyndigheten föreslås nu få utöva tillsyn över utsedda organ (se avsnitt 17.7.3). Utöver det förhållandet att anmälda och utsedda organ sluter avtal med dem som anlitar deras tjänster, kan tillsynsmyndigheten underrättas om organen bedöms gå utöver sina skyldigheter enligt lagen.

Avslutningsvis bör det i lagen också regleras att personalen hos de anmälda eller utsedda organen har tystnadsplikt (artikel 30.5). En tystnadsplikt innebär en viss inskränkning i den grundlagsfästa yttrandefriheten. Det är här fråga om genomförande av direktiv och bedömningar i proportionalitetshänseende har gjorts i samband med framtagande av direktivet. Det framstår också som en rimlig avvägning mellan motstående intressen här har skett (jfr avsnitt 13.2.2). 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-försäkrans tillhandahåller om sina affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden eller som personalen på annat sätt får tillgång till i samband med kontrolluppdraget. Av direktivet framgår särskilt att immateriella rättigheter ska skyddas.

Tystnadsplikten bör dock inte gälla i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller organ i

Sverige, inom EU eller i ett annat land inom EES eller i Schweiz. Det kan t.ex. förekomma att bedömningsorgan är inblandade i kontroll av samma eller angränsande delsystem för att säkerställa säkerhet och driftskompatibilitet och begränsa kostnaderna. Myndigheter i flera länder kan då involveras och bör då ha möjlighet att samarbeta och utbyta information. För de enskilda bedömningsorganen, som ofta är enskilda företag och alltså inte har status av myndigheter, bör i sådana situationer i stället saken regleras mellan den sökande och det anlitate organet. Den som har anlitat ett bedömningsorgan kan alltid medge att viss information delas, t.ex. genom ett avtal mellan parterna. Det blir i sådana situationer inte fråga om ett obehörigt röjande av uppgift och lagens bestämmelse om tystnadsplikt aktualiseras inte. Regeln om tystnadsplikt bör inte förenas med sanktioner enligt järnvägstekniklagen, vilket innebär att den allmänna bestämmelsen om brott mot tystnadsplikt i 20 kap. 3 § brottsbalken blir tillämplig. Av denna straffbestämmelse 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 det inte alls dömas till ansvar.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i stället för bestämmelsen om tystnadsplikt.

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 därför ges bemyndigande att meddela föreskrifter om anmälda och utsedda organs skyldigheter. Som Transportstyrelsen har påpekat kan sådana föreskrifter enbart avse offentlighetsrättsliga krav, t.ex. i fråga om hur kontrollförfarandet ska gå till för att uppfylla kraven för att ligga till grund för den efterföljande godkännandeprocessen. Någon möjlighet att på lägre föreskriftsnivå än lag reglera vad som ska gälla i förhållandet mellan enskilda finns inte.

12 Godkännande enligt järnvägstekniklagen

12.1 Godkännande av fasta installationer

12.1.1 Grundläggande krav för godkännande

Regeringens förslag: Bestämmelserna i järnvägslagen om godkännande för ibruktagande ska i sak, med vissa kompletteringar, föras in i järnvägstekniklagen. Fasta installationer ska få tas i bruk endast om de uppfyller de i TSD och nationella regler föreskrivna väsentliga kraven och efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

Ett godkännande av en fast installation ska beviljas om sökanden – ger in EG-kontrollförklaringar tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av, – visar att delsystemen är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras med,

– visar att integrationen av delsystemen är säker, och
– när det gäller utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS-utrustning), kan visa att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat förhandsgodkännande.

För delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller nationella regler (och som därmed inte omfattas av EG-kontroll) ska sökanden ge in tekniskt underlag som visar att tillämpliga väsentliga krav är uppfyllda.

Ett godkännande ska få förenas med de villkor som behövs för att uppnå driftskompatibilitet och säkerhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande av fasta installationer och om de krav som ska gälla i stället.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian finns ingen reglering av vad som gäller för delar av delsystem som varken omfattas av TSD eller av nationella regler och som därmed inte omfattas av krav på EG-kontroll.

Remissinstanserna: *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* anser att den harmoniserade godkännandeprocessen genom förslagen i promemorian kan få mer långtgående tillämpning än vad som avsetts i direktivet och att detta avsevärt kan fördyra processen för godkännande av främst delar av delsystem som i dag varken omfattas av TSD eller av sådana nationella regler som avses i direktivet. Det gäller t.ex. godkännande av signalställverk. Även *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tågforetagen*) anser att ställverk bör uteslutas från järnvägstekniklagens tillämpning. *Trafikverket* anser vidare att begreppet ”sökande” ska definieras i lagen för att förtydliga om exempelvis en av infrastrukturförvaltaren anlitad underhållsentreprenör kan vara sökande. *Trafikverket* ifrågasätter också på vilket sätt uppgifter i det nationella infrastrukturregistret skulle vara sammankopplat med godkännande av fasta installationer. *Transportstyrelsen* anser att det redan av lagen ska framgå att den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt nuvarande ordning prövas alla strukturella delsystem för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Det gäller både delsystem som ingår i fasta installationer, dvs. infrastruktur, och 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. Kraven gäller dock endast för delsystem som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Generellt undantagna från dessa krav är, enligt 2 kap. 7 § andra stycket järnvägslagen, också infrastruktur vid fristående järnvägsnät. För delsystem som inte omfattas av driftskompatibilitetskraven gäller dels det grundläggande säkerhetskravet enligt 2 kap. 1 § järnvägslagen att järnvägsinfrastruktur och annan materiel i järnvägssystemet ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs, dels föreskrifter meddelade i anslutning till den paragrafen. Godkännande av delsystem får förenas med de villkor som behövs från säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt (jfr prop. 2003/04:123 s. 80 f.). För bedömning av säker integration av strukturella delsystem i järnvägssystemet tillämpas 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 (CSM-RA).

Föreslagen ordning

Godkännande av fasta installationer regleras i artikel 18 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelserna innehåller inga nyheter av principiell natur. För att en fast installation ska få tas i bruk ska den uppfylla väsentliga krav och ha godkänts av den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där installationen är belägen. 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 järnvägslagen, som innefattar spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda 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 endast anges godkännande för ibruktagande av fasta installationer. Det överensstämmer med vad som gäller för fordon, där det är fordonet som godkänns för att släppas ut på marknaden och inte delsystemen. Det innebär att i järnvägstekniklagen kommer de materiella kraven för

delsystem att uppställas i 2 kap., där det fastställs att dessa ska överensstämma med de i TSD och nationella regler föreskrivna väsentliga kraven (se avsnitt 11.1.2) samt bli föremål för EG-kontroll och EG-kontrollförklaring. Denna ska i sin tur ska ligga till grund för här aktuell prövning av godkännande för ibruktagande. *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* påpekar också att det finns delar av delsystem, t.ex. signalställverk, som varken omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i direktivet. Skälet för att harmoniserade krav saknas får förutsättas vara att sådana delar av delsystem inte har betydelse för att uppnå driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

Eftersom kraven på EG-kontroll enligt direktivet gäller bedömning av överensstämmelse med TSD eller nationella regler, blir sådana delar av delsystem inte heller föremål för EG-kontroll. Någon EG-kontrollförklaring som innefattar en försäkran om genomgången EG-kontroll kan därför inte uppvisas i godkännandeprovningen hos tillsynsmyndigheten. I stället bör det i lagen anges att det för sådana delar av delsystem räcker med att presentera tekniskt underlag som visar att föreskrivna väsentliga krav är uppfyllda. Vilka krav som ska ställas på ett sådant underlag och om det ska krävas oberoende tredjepartsgranskning, bör föreskrivas på lägre föreskriftsnivå än lag. Det finns inget som hindrar att nuvarande ordning tillämpas, om denna ordning fortsatt bedöms ändamålsenlig och förenlig med den föreslagna regleringen. Även vid bedömning av om delar av delsystem som varken omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i direktiv (EU) 2016/797 kan integreras på ett säkert sätt i järnvägssystemet, tillämpas den generellt och direkt tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning CSM-RA, förordning (EU) nr 402/2013.

I likhet med vad som gäller enligt hittillsvarande 2 kap. 14 § första stycket järnvägslagen bör det uttryckligen 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. *Trafikverket* efterfrågar ett förtydligande av vilka som kan vara sökande i sådana ärenden. Som *Trafikverket* konstaterar är definitionen av sökande i artikel 2.22 i direktiv (EU) 2016/797 vid och omfattar juridiska eller fysiska personer som begär ett godkännande, oavsett om det rör sig om ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller någon annan, t.ex. tillverkaren, en ägare eller en fordonsinnehavare. Avsikten tycks vara att de som förfogar över fordon eller fasta installationer på ett sådant sätt att de har EG-kontrollförklaringar och övriga upplysningar som krävs i fråga om fordonet eller den fasta installationen och de delsystem som dessa ska integreras i, kan agera som sökande. Någon precisering och inskränkning i lagen av vilka som kan agera som sökande har därför inte ansetts behövlig.

Ansökan ska åtföljas av ett omfattande underlag. Det gäller för det första EG-kontrollförklaringar för de delsystem som den fasta installationen består av och tillräckligt tekniskt underlag till dessa. Tillsynsmyndigheten avgör om underlaget uppfyller kraven för godkännande. Den sökande ska 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, nationella regler och uppgifter i relevanta register (artikel 18.4 c).

Trafikverket ifrågasätter att infrastrukturregistret skulle kunna användas i detta syfte. Direktivets reglering av vilka regler och vilken information som ska ligga till grund för myndighetens prövning bör genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Det faktum att direktivet talar om att uppgifter ska hämtas från relevant register, innebär att det endast är register som innehåller relevanta uppgifter för godkännandet som ska beaktas.

Härutöver ska sökanden visa att integrationen av delsystemet uppfyller kraven på säkerhet. Även detta ska fastställas på grundval av tillämpliga TSD och nationella regler, men också på grundval av gemensamma säkerhetsmetoder enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798, i första hand säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning CSM-RA, förordning (EU) nr 402/2013. Någon hänvisning till denna direkt tillämpliga förordning i järnvägstekniklagen som *Transportstyrelsen* föreslår bedöms dock inte behövas.

Den mest betydande nyheten när det gäller godkännande av fasta installationer får anses vara krav på förhandsgodkännande från ERA för installationer som innefattar det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg, ERTMS. Det pågår inom EU sedan ett antal år tillbaka ett arbete med att införa ERTMS. ERA har i detta arbete fått ett särskilt uppdrag att säkerställa en samordnad utveckling inom unionen (artiklarna 28–32 i förordning (EU) 2016/796). Medlemsstaterna har upprättat genomförandeplaner till TSD Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet, som innehåller kraven på ERTMS, där datum fastställs för anpassning till det nya trafikstyrningssystemet för olika sträckor på järnvägsnätet. Utöver dessa nationella genomförandeplaner har Europeiska kommissionen också beslutat om en europeisk genomförandeplan för ERTMS (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/6 av den 5 januari 2017 om den europeiska genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg). Syftet med den europeiska genomförandeplanen 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 de ska kunna planera sin verksamhet genom att se på vilka sträckor som 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 är därför krav på förhandsgodkännande från ERA innan den nationella säkerhetsmyndigheten får godkänna en fast installation som innehåller ERTMS-utrustning. 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 och är driftskompatibla. Den sökande ska till ERA, via den s.k. one-stop-shop (ett informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796) lämna in en begäran om förhandsgodkännande tillsammans med 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. Sammanfattningsvis bör det i järnvägstekniklagen införas krav på ERA:s förhandsgodkännande för att

tillsynsmyndigheten ska kunna godkänna en fast installation som innehåller ERTMS-utrustning.

Direktiv (EU) 2016/797 innehåller också förhållandevis detaljerade bestämmelser om hur nationella säkerhetsmyndighetens godkännandeprövning ska gå till. Dessa och övriga mer detaljerade bestämmelser i direktivet om godkännande av fasta installationer bör som verkställighetsföreskrifter till lagen, eller med stöd av den s.k. restkompetensen, genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Regler om förfarandet och tidsfrister bör föras in i förordning och kommer då att gälla framför motsvarande allmänna regler i förvaltningslagen.

Ett bemyndigande bör införas i anslutning till järnvägstekniklagens kapitel om godkännande av fasta installationer (3 kap.). Det gäller möjligheten för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag, helt eller delvis, från lagens krav på godkännande av en fast installation samt regler om vad som då ska gälla i stället. Genom ett sådant bemyndigande skapas möjlighet för viss flexibilitet i regelverket. Det är svårt att förutse alla situationer som kan uppkomma. Ett motsvarande bemyndigande finns för närvarande också i järnvägslagen (2 kap. 25 § 7).

12.1.2 Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer

Regeringens förslag: Bestämmelserna i järnvägslagen om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation ska i sak, med vissa kompletteringar, föras in i järnvägstekniklagen. När en fast installation som har godkänts för att tas i bruk moderniseras eller byggs om ska ett nytt godkännande krävas om

- den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,
- det krävs i TSD eller i en nationell genomförandeplan till TSD, eller
- det efter godkännandet har gjorts sådana ändringar av de tekniska krav enligt vilka godkännandet har beviljats, att ett nytt godkännande krävs.

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

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. Förslaget i promemorian innehåller dock även en definition av begreppen modernisering och ombyggnation samt bemyndigande.

Remissinstanserna: Trafikverket anser att förslaget som innebär att ett nytt godkännande ska krävas om att det har gjorts ändringar av värdena för de parametrar enligt vilka godkännandet har beviljats, i praktiken innebär att alla ändringar av en fast installation kommer att kräva ett nytt godkännande, vilket kommer medföra att godkännandehanteringens blir mer omfattande än den är i dag. Trafikverket föreslår att skrivningen ses

över. När det gäller föreslagna definitioner av begreppen modernisering och ombyggnation anser Trafikverket att de inte överensstämmer med hur det fungerar i dag. Trafikverket anser också att regleringen ska vara densamma som för fordon när det gäller vem som ska pröva om ett nytt godkännande krävs vid en modernisering eller ombyggnation. *Transportstyrelsen* anser att regleringen, för att överensstämma med direktivet, bör kompletteras med ett rekvisit om att krav på nytt godkännande också kan framgå av en genomförandeplan till en TSD.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 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 enligt 2 kap. 14 c § järnvägsförordningen besluta i vilken utsträckning TSD ska tillämpas. Om tillsynsmyndigheten beslutar att inte tillämpa en TSD, ska detta anmälas till Europeiska kommissionen. Anmälan ska innehålla ett underlag med uppgifter om skälen för att TSD inte tillämpas fullt ut, vilka tekniska krav tillsynsmyndigheten 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). 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. *Trafikverket* ifrågasätter varför motsvarande reglering för fordon ser annorlunda ut genom att den sökande där på egen hand ska avgöra om ett nytt godkännande krävs och först då lämna in en ansökan. Det kan konstateras att olikheterna i förfarandet följer av direktivet. I praktiken torde dock skillnaderna inte vara så stora. Det görs även för fasta installationer från sökandens sida en bedömning av om det är fråga om en modernisering eller ombyggnation innan underlag skickas in till myndigheten för bedömning. Och för fordon har tillsynsmyndigheten möjlighet att i efterhand tillsynsvägen ingripa om bedömningen görs att moderniseringen eller ombyggnationen borde ha föregåtts av en ansökan om nytt godkännande. Trafikverket har också

invändningar mot promemorians förslag på definitioner av begreppen modernisering och ombyggnation, som hämtats från direktivet. Det kan konstateras att det i järnvägslagen saknas definitioner av dessa begrepp, trots att begreppen används även där. Bedömningen görs att om definitioner av dessa begrepp ska föras in i den svenska regleringen, bör dessa dessförinnan övervägas ytterligare och föras in på lägre föreskriftsnivå än lag.

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 att en modernisering eller ombyggnation av ett visst slag ska föranleda krav på nytt godkännande. Som *Transportstyrelsen* framför bör bestämmelsen för att fullt ut genomföra direktivet kompletteras med ett rekvisit om att krav på nytt godkännande även kan framgå av en genomförandeplan till en TSD för att överensstämja med artikel 18.6c i direktiv (EU) 2016/797. Slutligen ska det krävas nytt godkännande om det sedan godkännandet har gjorts sådana ändringar av de tekniska krav enligt vilka godkännandet har beviljats att ett nytt godkännande krävs (enligt direktivet ”ändringar av värdena för de parametrar utifrån vilka godkännandet redan beviljats”). Som *Trafikverket* framhåller skulle detta rekvisit kunna tolkas vitt och då innebära att kraven på förnyade godkännanden ökar. Avsikten är dock inte att det ska krävas nytt godkännande i fler fall än vad som är fallet i dag.

Sammanfattningsvis bör järnvägslagens bestämmelse om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation flyttas över till järnvägstekniklagen. Direktivets mer detaljerade bestämmelser om nytt godkännande vid modernisering och ombyggnation bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen.

12.1.3 Tillfälliga godkännanden

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska, om kraven på säkerhet är uppfyllda, få bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs som ett led i bedömningen av om kraven på godkännande är uppfyllda.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även att bestämmelsen om tillfälligt godkännande förenas med ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt ett bemyndigande i hittillsvarande 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 och erfarenhet av drift behövs för att visa att ett delsystem uppfyller kraven i järnvägslagen, kan delsystem godkännas för begränsad tid och på föreskrivna villkor.

Föreslagen ordning

Godkännande för ibruktagande av fasta installationer regleras i artiklarna 18 och 19 i direktiv (EU) 2016/797. Till skillnad från vad som gäller enligt bestämmelserna om godkännande av fordon i direktivet saknas för fasta installationer föreskrifter om tillfälligt godkännande för att utföra praktiska kontroller på järnvägsnätet (jfr artikel 21.3 sista stycket). Som framgår av redogörelsen för nuvarande ordning ovan finns emellertid i dag möjligheter att meddela s.k. begränsat godkännande för delsystem generellt, dvs. även delsystem som är att hänföra till en fast installation. Transportstyrelsen framhåller 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. Till exempel framgår av TSD Energi (se bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 artikel 7.3.2), som reglerar ombyggnad och modernisering av kontaktledningar eller banmatningssystem, 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 denna bakgrund bedömningen att tillfälliga godkännanden för ibruktagande av fasta installationer även fortsättningsvis bör få utfärdas av Transportstyrelsen, under förutsättning att nödvändiga 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. Närmare bestämmelser om tillfälliga godkännanden, t.ex. vilka krav på säkerhet som uppställs, kan meddelas som verkställighetsföreskrifter. Något särskilt sådant bemyndigande som föreslås i promemorian behövs därför inte.

12.2 Godkännande av fordon

12.2.1 Bakgrund

Regeringens förslag: Direktivets reglering om fordonsgodkännanden ska i övergripande delar genomföras i den nya järnvägstekniklagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: För fordonsgodkännanden införs en rad nyheter genom direktiv (EU) 2016/797. I skälen i ingressen 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 i fortsättningen 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 artiklarna 24 och 25 finns bestämmelser om typgodkännanden. Direktivets reglering föreslås i övergripande delar genomföras i den nya järnvägstekniklagen. Därtill kommer ett par EU-förordningar att få stor betydelse vid prövning av godkännandebärenden. Det gäller för närvarande förordning (EU) 2016/796, den s.k. ERA-förordningen, som reglerar ERA:s befogenheter och uppgifter samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon, den s.k. PAVA. Avsikten är att genomförandeförordningen ska kompletteras med mer detaljerade riktlinjer från ERA om tolkning och tillämpning av bestämmelserna.

12.2.2 Grundläggande krav för att fordon ska få släppas ut på marknaden och prövningsinstanser

Regeringens förslag: Förfarandet för godkännande av fordon ska ändras. Fordon ska få släppas ut på marknaden endast om de uppfyller kraven i TSD och i nationella regler föreskrivna väsentliga krav samt efter godkännande av tillsynsmyndigheten eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Ett godkännande ska gälla för ett visst område (område för användning).

En ansökan om godkännande ska prövas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från krav på godkännande och om de krav som ska gälla i stället.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även att bestämmelsen om godkännande av fordon förenas med ett bemyndigande.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tågföretagen*) anser att förslaget inte är tillräckligt tydligt i fråga om hur det är tänkt att fungera med existerande fordon. Även *SJ AB* anser att redan godkända fordon som ska byggas om eller vars användningsområde ska ändras utgör ett särskilt problem. Järnvägsfordon har en lång livslängd och de nya direktiven saknar, enligt *SJ AB*, svar på hur processen ska se ut när sådana fordon ska byggas om eller området för användning ska ändras.

Skälen för regeringens förslag

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 sådana som kan hänföras till fordon. Det finns också särskilda regler om fordonsgodkännanden i 2 kap. 15–19 §§ järnvägslagen och 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen. Även dessa bestämmelser hänför sig dock till grundbestämmelsen om krav på tillsynsmyndighetens godkännande av att ta i bruk de delsystem som fordonet består av (jfr prop. 2003/04:123 s. 80 f.).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får enligt 2 kap. 25 § 7 järnvägslagen meddela föreskrifter om godkännande enligt 2 kap. 13 § samma lag samt om undantag från kravet på sådant godkännande.

Föreslagen ordning

Genom artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 införs en delvis ny ordning för godkännande av fordon. Det gäller i första hand införandet av godkännande på unionsnivå. Det hittillsvarande begreppet godkännande för ibruktagande ersätts av begreppet godkännande för att släppas ut på marknaden.

Vidare kommer begreppet ”område för användning” att bli mer centralt genom att ett godkännande ska vara knutet till ett visst sådant område. Om detta område begränsas till järnvägsnät i Sverige, ska tillsynsmyndigheten även fortsättningsvis ha möjlighet att pröva godkännandet. ERA har dock alltid rätt att pröva ett godkännande oavsett om ansökan begränsar sig till järnvägsnät i Sverige eller gäller flera stater inom EES eller i Schweiz. I de fall ansökan begränsar sig till järnvägsnät i Sverige är det den sökande som väljer om prövningen ska utföras av ERA eller av tillsynsmyndigheten. Om området för användning däremot omfattar flera medlemsstater, gäller att ERA ska pröva godkännandet. Det kan noteras att ERA, även i de fall ERA prövar ansökan, kommer att behöva de berörda nationella säkerhetsmyndigheternas, i Sverige tillsynsmyndighetens, bedömning av om kraven är uppfyllda. En ansökan om godkännande av fordon ska alltid, oavsett om den ska prövas av tillsynsmyndigheten eller av ERA, ges in via den s.k. one-stop-shop vid ERA.

Enligt artikel 21.5 i direktiv (EU) 2016/797 ska ERA, när en ansökan ställts dit, inledningsvis göra en bedömning av om underlaget är

fullständigt, relevant och sammanhängande i förhållande till tillämpliga TSD. Därefter ska ansökan hänskjutas till berörd nationell säkerhetsmyndighet – i Sverige tillsynsmyndigheten. Därefter gör tillsynsmyndigheten en bedömning av om underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande i fråga om kompatibilitet med järnvägsnätet och nationella regler. Både ERA och tillsynsmyndigheten får vid ”berättigade tvivel” begära att prov utförs på järnvägsnätet. Om sådana prov ska utföras, är det tillsynsmyndigheten som ska pröva och utfärda ett tillfälligt godkännande (se avsnitt 12.1.3). Infrastrukturförvaltaren, i Sverige i första hand Trafikverket, ska också se till att prov 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 med de nationella säkerhetsmyndigheterna i enlighet med artikel 76 i förordning (EU) 2016/796. Avtalen ska bl.a. innehålla en beskrivning av uppgifter och resultatvillkor och tidsfrister. Genom avtalen ska det också regleras hur de avgifter som de sökande betalar för prövningsförfarandet ska fördelas mellan ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten.

Branschföreningen Tågoperatörerna och *SJ AB* efterlyser förtydliganden av hur processen ska se ut för redan godkända fordon som byggs om eller vars område för användning ska utvidgas. Fordon som har godkänts för att tas i bruk när den nya lagen träder i kraft kommer inte att omfattas av de nya bestämmelserna. Enligt övergångsbestämmelser i artikel 54 i direktiv (EU) 2016/797 ska sådana godkännanden 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 det att 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 krävs (se nedan avsnitt 20.2). Hur den förnyade prövningen ska utformas eller avgränsas bör, i den mån tillräcklig reglering inte införs i direkt tillämpliga EU-rättsakter, genomföras som verkställighetsföreskrifter till den svenska regleringen i lag. Detsamma bör gälla för genomförande av övriga mer detaljerade bestämmelser i direktivet om godkännande.

I järnvägstekniklagen bör dock ett bemyndigande införas som innebär att föreskrifter om undantag från krav på godkännande får meddelas samt om vilka krav som då ska gälla i stället. Ett motsvarande bemyndigande för godkännande av delsystem finns även i hittillsvarande reglering. Det innebär att det skapas viss flexibilitet i regelverket, t.ex. för den situation att det framgår av TSD att undantag får medges för vissa typer av fordon eller dylikt.

12.2.3 Tekniska krav för godkännande att släppa ut fordon på marknaden

Regeringens förslag: Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden ska beviljas om sökanden

- ger in EG-kontrollförklaringar tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,
- visar att delsystemen är tekniskt kompatibla,
- visar att integrationen av delsystemen är säker, och
- visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen ska det eller de delsystem som ett fordon består av godkännas av tillsynsmyndigheten för att få tas i bruk. Paragrafen kompletteras av särskilda regler om fordonsgodkännanden. Dessa kompletterande regler infördes i samband med genomförandet av direktiv 2008/57/EG om driftkompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och finns i 2 kap. 15–19 §§ järnvägslagen och 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen (se prop. 2010/11:160). De särskilda reglerna om fordonsgodkännanden utgår ifrån i vilken utsträckning fordonet överensstämmer med TSD och huruvida de delsystem som fordonet består av är godkända för att tas i bruk. Enligt 2 kap. 15 § järnvägslagen ska fordon som helt överensstämmer med TSD och vars delsystem har godkänts för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen godkännas av tillsynsmyndigheten utan ytterligare prövning. För fordon som överensstämmer med TSD, men vars delsystem inte har godkänts för att tas i bruk, ska enligt 2 kap. 16 § järnvägslagen godkännande beviljas om sökanden visar upp EG-kontrollförklaringar för delsystemen, dokumentation som visar att delsystemen är tekniskt kompatibla med varandra och med järnvägsinfrastrukturen. Därutöver krävs för godkännande också att fordonet uppfyller nationella särkrav om säkerhet och driftkompatibilitet. För 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. Ett fordonsgodkännande som har beviljats av behörig instans i ett annat land inom EES eller i Schweiz ska enligt 2 kap. 18 § järnvägslagen gälla i Sverige, om inte något annat är särskilt föreskrivet. Sådana föreskrifter finns i 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen och innebär att det oftast krävs ett kompletterande godkännande från tillsynsmyndigheten för att ett fordon som godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz ska få användas på svenska järnvägsnät.

Föreslagen ordning

Den nya regleringen för fordonsgodkännande enligt artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 liknar i fråga om 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. 2 kap. 16 § järnvägslagen. För att ett fordon ska godkännas för att släppas ut på marknaden krävs att den sökande visar att de delsystem som fordonet

består av uppfyller kraven vid EG-kontroll. Detta visas genom att de sökande visar upp EG-kontrollförklaringar tillsammans med tekniskt underlag för de berörda delsystemen. Vidare ska sökanden kunna visa teknisk kompatibilitet för de delsystem som fordonet består av. Prövningen ska göras i förhållande till relevanta TSD och nationella regler (se avsnitt 11.1.2). Därutöver krävs att delsystemen i fordonet är integrerade med varandra på ett sätt som uppfyller säkerhetskraven. Även detta rekvisit ska avgöras på grundval av underlaget till ansökan och med utgångspunkt i tillämpliga TSD, i förekommande fall nationella regler och med gemensamma säkerhetsmetoder enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798 (säkerhetsdirektivet). Slutligen ska sökanden presentera dokumentation som visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med det järnvägsnät som det ska användas på, dvs. det område för användning som ansökan avser. Huruvida krav på kompatibilitet och säker integration med järnvägsnätet är uppfyllda ska bedömas enligt tillämpliga TSD och nationella regler, det nationella infrastrukturregistret och den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning CSM-RA enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798. Om det krävs provkörning av fordonet för att sökanden ska kunna presentera dokumentation som visar att kraven är uppfyllda, får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande (se avsnitt 12.2.4). Detta gäller även i de fall ERA ska pröva det slutliga godkännandet.

Direktivets bestämmelser om vilka regler som tillsynsmyndigheten får och ska beakta i prövningen, bör genomföras som verkställighetsföreskrifter.

12.2.4 Tillfälliga godkännanden av fordon

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska om kraven på säkerhet är uppfyllda få bevilja ett tillfälligt godkännande för ett fordon om det behövs som ett led i bedömningen av om kraven för ett godkännande är uppfyllda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än vad som anges i lagen samt om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov av fordon på förvaltarens järnvägsnät.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Möjligheten att bevilja tillfälliga godkännanden är något mer begränsad i promemorian.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att tillfälligt godkännande bör få beviljas även för s.k. passiv transport.

Skälen för regeringens förslag: För närvarande saknas särskilda lagregler om tillfälliga godkännanden under godkännandeprovningen. Däremot finns på lägre föreskriftsnivå regler som innebär att det kan krävas praktiska prov i verklig järnvägsmiljö innan ett fordon får slutligt godkännande 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 eller

transport inför körprov är nödvändiga för att sökanden ska kunna presentera dokumentation som visar att kraven för godkännande är uppfyllda, ska den nationella säkerhetsmyndigheten kunna bevilja ett tillfälligt godkännande för fordonet. Syftet är att den sökande under en begränsad period ska ha möjlighet att använda fordonet för att utföra praktiska kontroller på järnvägsnätet.

Det är den nationella säkerhetsmyndigheten, i Sverige tillsynsmyndigheten, som har de kunskaper om järnvägsnätet, järnvägsmiljön i stort och det nationella regelverket som krävs för att kunna bevilja ett tillfälligt godkännande. Enligt artikel 19 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 ska den nationella säkerhetsmyndigheten bevilja tillfälliga godkännanden i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning. Det är alltså den nationella säkerhetsmyndigheten som meddelar tillfälliga godkännanden även i de fall ERA ska pröva det slutliga godkännandet eller typgodkännandet.

Transportstyrelsen ser behov av att kunna meddela tillfälliga godkännanden i fler situationer än de som omnämns i promemorian. Det kan exempelvis gälla s.k. passiva transporter, för vilka det förekommer att det beviljas tillfälligt godkännande i dag. En passiv transport innebär att ett fordon förflyttas en viss sträcka och på egna hjul rullar med i ett tåg. Mot denna bakgrund bör det i lagen införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om tillfälliga godkännanden i andra situationer än de som omnämns i lagen, t.ex. för passiva transporter. Prover som utförs på järnvägsnät under EG-kontrollförfarandet avser dock förhållanden som är av betydelse för godkännandeprovningen och faller därmed in under rekvisiten i paragrafen. Tillfälliga godkännanden bör därför i dessa fall kunna meddelas direkt med stöd av lagen.

Vidare ska enligt artikel 21.3 tredje stycket i direktiv (EU) 2016/797 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 Transportstyrelsen väl beviljat ett tillfälligt godkännande bör Trafikverket ordna infrastrukturkapacitet (tågläge) för att körproverna ska kunna genomföras. Enligt 2 kap. 22 § järnvägsförordningen har Trafikverket redan en sådan skyldighet. Något bemyndigande i denna del behövs inte eftersom Trafikverket är en myndighet under regeringen och föreskrifterna därmed kan meddelas i förordning. Däremot bör det införas ett bemyndigande som gör det möjligt att ställa ett sådant krav på andra infrastrukturförvaltare.

12.2.5 Krav på nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fordon

Regeringens förslag: Bestämmelserna i järnvägslagen om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fordon ska i sak föras över till järnvägstekniklagen. När fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden moderniseras eller byggs om ska det krävas ett nytt godkännande om

- den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som fordonet består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,
- det görs ändringar som påverkar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det behövs ett nytt godkännande, eller
- det annars krävs i TSD.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås definitioner av begreppen modernisering och ombyggnation samt ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) anser att förslaget inte är tillräckligt tydligt i fråga om hur det är tänkt att fungera med existerande fordon. Även *SJ AB* anser att redan godkända fordon som ska byggas om eller ändra sitt användningsområde utgör ett särskilt problem. Järnvägsfordon har en lång livslängd och *SJ AB* anser att det är oklart hur processen ser ut när dessa fordon ska byggas om. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* anser att det är oklart hur den sökande ska göra bedömningen av om ett nytt godkännande krävs. Vidare anser de att det är oklart vad som avses med formuleringen ”den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt”.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Som framgår av tidigare avsnitt utgår järnvägslagen ifrån att det i första hand är de delsystem som fordonet består av som ska godkännas för att tas i bruk, inte fordonet som helhet. Enligt hittillsvarande 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 ska tillämpas. Om tillsynsmyndigheten beslutar att TSD inte ska tillämpas, ska myndigheten anmäla detta till Europeiska kommissionen. Anmälan ska innehålla underlag med uppgifter om varför en eller flera TSD 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 (jfr prop. 2006/07:45 s. 71 f. och prop. 2010/11:160 s. 27 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artikel 21.12 i direktiv (EU) 2016/797 ska vid modernisering eller ombyggnation av fordon som redan omfattas av ett godkännande att släppas ut på marknaden krävas ett nytt godkännande om a) det har gjorts en ändring av värdena för parametrarna i tillämpliga TSD 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, b) den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt av de planerade arbetena eller c) 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. Begreppet ombyggnad definieras som ett större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen och som förbättrar delsystemets totala prestanda. I järnvägstekniklagen bör det införas en bestämmelse som innebär att det ska krävas ett nytt godkännande om någon av de i punkt a–c ovan angivna förhållandena är för handen. Det är den som innehar ett fordon som ska genomgå en modernisering eller en ombyggnation som ska göra bedömningen av om ett nytt godkännande krävs enligt punkt a–c och, om bedömningen görs att ett nytt godkännande krävs, ges in en ansökan om detta. Detta framgår av skäl 23 i direktiv (EU) 2016/797 och avviker från nuvarande ordning enligt järnvägslagen och förfarandet vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer (se avsnitt 12.2.2). Vid en modernisering eller ombyggnation av en fast installation ska ett underlag om planerade arbeten ges in till tillsynsmyndigheten, som gör bedömningen och fattar beslut om huruvida ett nytt godkännande ska krävas. I praktiken torde dock skillnaderna mellan de olika förfarandena vara begränsade. Den sökande gör även i fråga om fasta installationer en bedömning av om arbetena är av sådan omfattning att ett underlag om modernisering eller ombyggnation ska ges in till myndigheten. Vidare kan frågan om huruvida fordon genomgått moderniseringar eller ombyggnationer som borde ha föranlett en ansökan om nytt godkännande uppmärksammas i samband med tillsyn. Tillsynsmyndigheten kan i sådana situationer t.ex. meddela förelägganden, som kan förenas med vite. Därutöver bör det finnas möjlighet att ta ut en sanktionsavgift av den som använder fordon som inte har de godkännanden som krävs enligt lagen (se avsnitt 17.2.6).

SJ AB och *Branschföreningen tågoperatörerna* pekar på att tillsynsmyndigheten hittills har varit ett stöd i bedömningen av om ett nytt godkännande ska krävas och att det även fortsättningsvis kan behövas ett sådant stöd. Det gäller t.ex. vid bedömningen av om en modernisering eller ombyggnation kan anses påverka den övergripande säkerhetsnivån negativt.

Regler för hur bedömningen ska göras finns i den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning CSM-RA, förordning (EU) nr 402/201 som riktar sig till "förslagsställaren", dvs. i detta fall den som har för avsikt att göra en modernisering eller ombyggnation av fordon. Det kan dock noteras att även om tillsynsmyndigheten inte ska fatta beslut om huruvida ett nytt godkännande krävs eller inte, så omfattas myndigheten av förvaltningslagens allmänna regler om t.ex. serviceskyldighet (6 §). Det bör därför även fortsättningsvis kunna föras en dialog med myndigheten i frågor som denna.

Bestämmelserna om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation i järnvägstekniklagen bör omfatta fordon som vid nya

lagens ikraftträdande redan har godkänts för att tas i bruk. Artikel 21.12 i direktiv (EU) 2016/797, som reglerar frågan, omnämner visserligen endast fordon som är föremål för godkännande för att släppas ut på marknaden (dvs. ett godkännande enligt de nya reglerna). Detsamma gäller övergångsbestämmelsen för fordon i artikel 54 i direktivet. Där anges endast att godkännanden beviljade före ikraftträdandet ska fortsätta att gälla på de villkor enligt vilka de beviljades till dess fordonets område för användning ska utvidgas. Regelverket måste dock tolkas så att det även i fråga om moderniseringar och ombyggnationer ska krävas godkännande enligt de nya reglerna. Det får anses följa av att det även enligt nuvarande regler i dessa fall krävs ett nytt godkännande, och att avsikten måste vara att nya godkännanden beviljas enligt ny lagstiftning. För en sådan tolkning talar också att det kan framgå av TSD när en modernisering eller ombyggnation är av sådan omfattning att ett nytt godkännande ska krävas.

Det är emellertid inte osannolikt att en sådan ordning, enligt vilken ett godkännande för ibruktagande enligt gamla regler ska ersättas av ett godkännande för att släppas ut på marknaden enligt nya regler, kommer att innebära tillämpningssvårigheter. Det kan exempelvis gälla hur omfattande den nya prövningen ska vara. Även om det meddelas ytterligare EU-föreskrifter och riktlinjer, kan det inte uteslutas att det kommer att behövas kompletterande nationell reglering. Till skillnad från förslaget i promemorian görs bedömningen att sådana föreskrifter kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något särskilt betydande i lagen att meddela dels sådana föreskrifter, dels föreskrifter genom vilka övriga delar av direktivet i dessa avseenden kan genomföras, bedöms därför inte behövas.

När det gäller vilken prövningsinstans som ska pröva godkännandet kommer den allmänna regeln att gälla (se avsnitt 12.2.2). 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 men inom EES eller i Schweiz, ska ERA pröva godkännandet. Ansökan ska i samtliga fall ges in till one-stop-shop vid ERA.

12.2.6 Uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordonets område för användning

Regeringens förslag: Ett godkännande ska uppdateras om området för användning för ett fordon som redan har godkänts utvidgas. Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven för godkännande är uppfyllda för det nya området för användning

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även en särskild regel om prövningsinstans och hur ansökan ska ges in i ärenden om uppdaterat godkännande samt ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anger att samtliga ansökningar om godkännande ska ges in via one-stop-shop vid ERA och att någon särskild regel om hur ansökan om uppdaterat godkännande ska ges in inte

behövs. *SJ AB* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) anser att förslaget i promemorian innebär att det är oklart när ett ärende för uppdaterat godkännande ska ges in via one-stop-shop vid ERA.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Även om det enligt järnvägslagen inte uttryckligt anges att godkännande av delsystem avser ett visst område för användning, gäller godkännanden för ibruktage av delsystem hänförliga till 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 f.). Enligt hittillsvarande 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 ska 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, vilket har fått till följd att det normalt krävs ett kompletterande godkännande för den som har ett fordonsgodkännande från ett annat land inom EES eller från Schweiz 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 den som vill 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 området. Även om prövningen inte formellt begränsas till vissa av de för godkännande av fordon uppställda kraven, torde det i första hand bli fråga om kraven enligt artikel 21.3 d, som gäller fordonets tekniska kompatibilitet och säkra integration i järnvägsnätet. Prövningsunderlaget ska lämnas in till ERA via one-stop-shop. Om det ursprungliga godkännandet beviljats av den nationella säkerhetsmyndigheten (i Sverige tillsynsmyndigheten) och det nya området för användning avser järnvägsnät i samma medlemsstat, ska ansökan om uppdaterat godkännande prövas av den nationella säkerhetsmyndigheten. Ansökningshandlingarna ska dock även i dessa fall ges in via one-stop-shop vid ERA.

Om fordonet vid järnvägstekniklagens ikraftträdande omfattas av ett godkännande för ibruktagande enligt järnvägslagen eller enligt ännu äldre lagstiftning, gäller i stället övergångsbestämmelserna (se avsnitt 20.2). Enligt artikel 54.3 i direktiv (EU) 2016/797 krävs det när ett fordons område för användning utvidgas ett nytt godkännande enligt artikel 21 i fråga om det nya området. Hur omfattande prövningen ska vara i dessa fall och vad den mer i detalj ska innefatta bör meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något sådant särskilt bemyndigande i järnvägstekniklagen som föreslås i promemorian behövs därför inte. I vilken mån det finns behov av, och utrymme för, sådana föreskrifter avgörs emellertid av i vilken utsträckning det finns direkt tillämpliga EU-rättsakter som reglerar frågan, t.ex. genomförandeförordning (EU) 2018/545 (PAVA).

12.2.7 Typgodkännande av fordon

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om typgodkännande av fordon ska kompletteras och föras över till järnvägstekniklagen. Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten ska, i enlighet med den fördelning av beslutskompetens som framgår av lagen, på ansökan få bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden.

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

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock därutöver en upplysning om att en ansökan om typgodkännande kan göras särskilt eller i samband med en ansökan om godkännande av ett enskilt fordon samt ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Typgodkännanden regleras i 2 kap. 20 § järnvägslagen. Av paragrafen 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 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 typgodkännanden av fordon i enlighet med det förfarande som anges i artikel 21 i direktivet, dvs. de allmänna bestämmelserna om godkännande för att släppa ut fordon på marknaden. För att avgöra vilken av instanserna

som ska anses lämplig att pröva ansökan om typgodkännande tillämpas samma regel som vid andra övriga godkännanden av fordon. Det betyder att den sökande får välja prövningsinstans i de fall området för användning begränsas till järnvägsnät i Sverige. I andra fall prövar ERA ansökan (artikel 24.1). Om ett enskilt fordon är föremål för godkännandeprovning hos en av instanserna, torde det också anses lämpligt att samma instans prövar ett typgodkännande av fordonet (artikel 24.2). Den sökande kan alltid begära att den instans som för ett enskilt fordon prövar ett godkännande för att släppas ut på marknaden, ett nytt godkännande efter modernisering eller ombyggnation eller ett uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordonens område för användning, samtidigt ska pröva ett typgodkännande av fordonet.

Den hänvisning till artikel 21 som görs i artikel 24 innebär att de materiella krav som uppställs för att beviljas ett godkännande enligt artikel 21.3 punkt a–d även gäller för typgodkännanden. Ansökan om typgodkännande, information om eventuella övriga ansökningar som avser fordonet, EG-kontrollförklaringar och eventuell kommunikation med och beslut från överklagandenämnden (se artikel 21.7 i direktiv (EU) 2016/797 och artiklarna 55–59 i förordning (EU) 2016/796), ska lämnas in via one-stop-shop vid ERA och ställas till prövningsmyndigheten – ERA eller tillsynsmyndigheten (artikel 24.1). Det finns även bestämmelser om förfarandet för typgodkännande i genomförandeförordning (EU) 2018/545 (PAVA). När ett typgodkännande av fordon beviljas ska prövningsmyndigheten, på begäran av den sökande 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 järnvägstekniklagen.

Direktivets mer detaljerade krav om typgodkännande och krav på registrering bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något särskilt bemyndigande, som föreslås i promemorian, behövs därför inte.

12.2.8 Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp

Regeringens förslag: Nuvarande regel om godkännande av fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp ska i sak flyttas över till järnvägstekniklagen.

Bestämmelser om försäkran om typöverensstämmelse finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/250.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 21 § järnvägslagen ska ett järnvägsfordon som överensstämmer med en tidigare godkänd fordonstyp godkännas utan ytterligare kontroller om den sökande visar upp en försäkran om

överensstämmelse. Hur en försäkran om överensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig regleras i en direkt tillämplig EU-förordning (jfr prop. 2010/11:160 s. 34 f.).

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 godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse med denna fordonstyp. Europeiska kommissionen har i genomförandeförordning (EU) 2019/250 fastställt hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att ligga till grund för ett godkännande. En upplysning om detta bör föras in i järnvägstekniklagen.

En försäkran om typöverensstämmelse ska enligt artikel 24.5 i direktiv 2016/797 fastställas enligt kontrollförfaranden i tillämpliga TSD och, i de fall TSD inte är tillämpliga, förfaranden för bedömning av överensstämmelse enligt vissa angivna moduler i Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG.

Direktivets närmare bestämmelser om godkännande på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till järnvägstekniklagen. Något bemyndigande behövs därför inte.

12.2.9 Krav på förnyat typgodkännande

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser om krav på förnyat typgodkännande ska med vissa justeringar föras över till järnvägstekniklagen. Om de TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande ändras, och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av typgodkännanden, ska tillsynsmyndigheten besluta att sådana godkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har beviljat typgodkännandet, ska byrån besluta om förnyelse. En förnyelse ska ske efter ansökan.

Förnyelsen och de kontroller som krävs i samband med prövningen ska endast få avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 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 endast avse förhållanden som påverkas av de ändrade föreskrifterna (jfr prop. 2010/11:160 s. 33 f.).

Enligt artikel 24.3 i direktiv (EU) 2016/797 ska, när relevanta bestämmelser i TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande ändras, ett förnyat typgodkännande krävas om detta framgår av de ändrade reglerna. Den prövningsinstans som har beviljat typgodkännandet ska bedöma huruvida en viss ändring är relevant för ett beviljat typgodkännande och, om så bedöms vara fallet, besluta att förnyelse av godkännandet ska krävas för att det fortsatt ska vara giltigt. På sökandens begäran ska en förnyad prövning av typgodkännandet 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 alltså att när ändringar görs i TSD eller nationella regler, ska det av dessa också framgå om de ändrade och nya reglerna ska föranleda krav på förnyelse av berörda typgodkännanden. Den instans, dvs. ERA eller tillsynsmyndigheten, som beviljat ett typgodkännande är då skyldig att kräva en förnyelse av typgodkännandet.

Enligt övergångsbestämmelserna till direktiv (EU) 2016/797 ska fordonsgodkännanden, inklusive typgodkännanden, som beviljats före ikraftträdandet fortsätta att gälla på de villkor enligt vilka de ursprungligen beviljats (artikel 54). Som framgår ovan gäller dock redan enligt nuvarande ordning att typgodkännanden kan behöva förnyas om de bakomliggande reglerna ändras. Det betyder att typgodkännanden som har beviljats före järnvägstekniklagens ikraftträdande kan behöva förnyas i enlighet med de nya och ändrade reglerna med utgångspunkt i bestämmelserna i den nya lagen och genomförandeförordningen (EU) 2018/545 om praktiska arrangemang för fordonsgodkännanden.

Enskilda fordonsgodkännanden som har beviljats med stöd av en försäkran om typöverensstämmelse med ett typgodkänt fordon påverkas inte av att typgodkännandet förnyas (artikel 25.2).

12.2.10 Möjligheter att förena ett godkännande av fordon med villkor

Regeringens förslag: Nuvarande regel i järnvägslagen om möjligheten att förena ett beslut om godkännande med de villkor som behövs för att uppnå driftskompatibilitet och säkerhet ska i sak föras över till järnvägstekniklagen.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock därutöver ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 14 § första stycket järnvägslagen får ett godkännande av ett delsystem enligt 2 kap. 13 § samma lag förenas med de villkor som behövs från säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt (jfr prop. 2010/11:160 s. 26 f.).

Enligt artikel 21.10 i direktiv (EU) 2016/797 ska det i ett beslut om godkännande av fordon för att släppas ut på marknaden anges 1) fordonets område för användning, 2) värdena för de parametrar som anges i föreskrivna TSD och nationella regler för kontrollen av teknisk kompatibilitet mellan fordonet och järnvägsnätet, 3) fordonets överensstämmelse med TSD och nationella regler och 4) villkor för användningen av fordonet och andra restriktioner.

Bestämmelsen i järnvägslagen om att ett godkännande får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet bör därför flyttas över till järnvägstekniklagen. Det kan t.ex. avse villkor om hastighetsbegränsningar eller andra begränsningar vad gäller användning av vissa järnvägsnät eller viss typ av infrastruktur. Bestämmelsen ska gälla för samtliga typer av fordonsgodkännanden som regleras i lagen, dvs. ett första godkännande för att släppas ut på marknaden, nytt godkännande efter modernisering eller ombyggnation och uppdaterat godkännande efter utvidgning av ett fordonens område för användning samt typgodkännande. Det senare beror på att det i artikel 24.1, som behandlar typgodkännanden, hänvisas till de förfaranden som anges i artikel 21, vilket får anses innefatta bestämmelsen om vad ett beslut om godkännande ska innehålla. Även tillfälliga godkännanden ska kunna förenas med villkor om säkerhet och driftskompatibilitet (se avsnitt 12.2.4). Tillfälliga godkännanden beviljas i första hand för att prövningsmyndigheten, dvs. tillsynsmyndigheten eller ERA, ska kunna göra en slutlig bedömning av om ett godkännande ska beviljas efter prover i verklig järnvägsmiljö. För att sådana prover ska kunna utföras på ett sätt som inte riskerar säkerheten i järnvägssystemet är villkor om säkerhet och driftskompatibilitet avgörande.

I övrigt bör bestämmelserna i direktivet om vad ett beslut om godkännande ska innehålla genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något särskilt sådant bemyndigande i järnvägstekniklagen som föreslås i promemorian behövs därför inte.

12.2.11 Handläggning av ärenden om godkännanden och samarbete mellan ERA och tillsynsmyndigheten

Regeringens bedömning: Europeiska kommissionens genomförandeförordning om praktiska arrangemang för fordonsgodkännanden bör få stor betydelse för godkännandeprocessen. Bestämmelser om handläggning av ärenden om godkännande av fordon, samarbetet mellan tillsynsmyndigheten och ERA och om tidsfrister för prövningen i direktivet bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen.

Promemorians förslag innehåller till skillnad från regeringens ett bemyndigande om handläggningen av ärenden om fordonsgodkännanden.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens bedömning: För att prövningen vid godkännande av fordon ska bli så enhetlig som möjligt i de olika länderna inom EES, i Schweiz och hos ERA, ska Europeiska 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 regleringen av hur kraven för godkännande av fordon och 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 ett tidsschema för varje etapp. Avslutningsvis ska den 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. när det gäller bedömning av det underlag som den sökande ger in.

Europeiska kommissionen antog med stöd av direktivet den 4 april 2018 genomförandeförordning (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 (PAVA). 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. Den innehåller också bestämmelser som riktar sig till infrastrukturförvaltare när det gäller skyldigheter att vara behjälpliga med att tillhandahålla kapacitet för att sökanden ska kunna utföra prov av fordon under prövningen samt att tillhandahålla information om de specifika tekniska krav på kompatibilitet som ställs för att ett godkännande ska kunna utfärdas för ett område för användning som innefattar infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

Ett tillägg i förhållande till regleringen i direktiv (EU) 2016/797 gäller s.k. förhandshantering (pre-engagement). Förhandshantering gäller ett förberedande skede innan ansökan om godkännande ges in till ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten och syftar till att klargöra förutsättningarna för den efterföljande processen för godkännande. Den sökande väljer om denne vill använda sig av förhandshantering genom att skicka in en ansökan tillsammans med underlag till one-stop shop vid ERA. Förfarandet innehåller vissa tidsfrister som inte får överskridas. Inom en månad från det att ansökan om förhandshantering kommit in till one-stop-shop ska ERA och berörda nationella säkerhetsmyndigheter meddela den sökande 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 prövningsmyndigheten meddelat att ansökan är komplett ska myndigheten utfärda ett utlåtande över det underlag och tillvägagångssätt som den sökande föreslagit i sin ansökan. Detta utlåtande utgör ”utgångspunkten efter förhandshantering” (pre-engagement baseline). I utlåtandet ska det fastställas vilken version av TSD och nationella regler som ska tillämpas i den efterföljande godkännandeprovningen och vilket språk som ska användas i förfarandet. Den efterföljande godkännandansökan måste ha lämnats in via one-stop-shop senast 84 månader efter det att ett sådant utlåtande har utfärdats.

Vidare finns det i genomförandeförordningen bestämmelser om bedömningsorganens (dvs. anmälda och utsedda organ) skyldigheter i fråga om EG-kontroll av delsystem och den dokumentation och de

rapporter som ska bifogas ansökan om godkännande. I samband med detta 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 huruvida underlaget är korrekt, får ytterligare prov krävas. För att precisera och förklara kraven i genomförandeförordning (EU) 2018/545 kommer ERA ge ut riktlinjer för tillämpningen.

Förordningen kommer att vara en central reglering i ärenden om godkännande av fordon. Den närmare reglering som finns i direktiv (EU) 2016/797 och som kräver genomförande i nationell lagstiftning bör genomföras som verkställighetsföreskrifter. Det gäller t.ex. tidsfrister i ärenden om godkännanden samt vad som ska gälla i de fall ERA och tillsynsmyndigheten gör olika bedömningar om huruvida krav för godkännande är uppfyllda. Något sådant bemyndigande i järnvägstekniklagen som föreslås i promemorian behövs därför inte.

12.2.12 Registrering i fordonsregister och tilldelning av ett europeiskt fordonsnummer

Regeringens förslag: Nuvarande regler i järnvägslagen om registrering av fordon ska med mindre justeringar i sak föras över till järnvägstekniklagen. Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet, ska det på fordonsinnehavarens begäran ha registrerats i ett fordonsregister. Om 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 Schweiz, ska fordonet registreras i något av de berörda staternas fordonsregister.

I samband med registreringen ska fordonet tilldelas ett europeiskt fordonsnummer. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om

- undantag från krav på registrering, och
- märkning av fordon i andra fall än som anges i lagen samt om undantag från krav på märkning.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även en definition av begreppet fordonsinnehavare.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att kravet på märkning av fordon ska avse även andra beteckningar än europeiskt fordonsnummer som det uppställs krav på i andra EU-rättsakter.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 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 av fordonet i bruk ansvarar för att märka fordonet med beteckningarna (jfr prop. 2010/11:160 s. 35 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artikel 22 i direktiv (EU) 2016/797 ska ett fordon efter godkännandet och innan det används inom det område för användning som anges i godkännandet på begäran av fordonsinnehavaren ha registrerats i ett sådant fordonsregister som regleras i artikel 47. Om fordonets område för användning är begränsat till en medlemsstat, ska fordonet registreras i den medlemsstaten. Om fordonet ska användas på järnvägsnät i fler än en medlemsstat, ska fordonet 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).

Hittillsvarande bestämmelser om fordonsregistrering i järnvägslagen bör därför med vissa justeringar flyttas över till järnvägstekniklagen. Efter det att ett fordon godkänts, ska fordonsinnehavaren begära att den tillsynsmyndighet som ansvarar för fordonsregistret, registrerar fordonet i detta. Om fordonets område för användning avser flera stater inom EES eller avser Schweiz, väljer fordonsinnehavaren i vilken av staterna fordonet ska registreras och vänder sig till den som ansvarar för fordonsregistret i den staten. För fordon som ska registreras i det svenska fordonsregistret ska tillsynsmyndigheten i samband med registreringen tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer som förs in i registret. Hur det europeiska fordonsnumret ska konstrueras fastställs av Europeiska kommissionen i en genomförandeakt (artikel 46.2). Varje fordon ska också märkas med det europeiska fordonsnumret.

Skyldigheten att märka fordonet bör även fortsättningsvis ligga på fordonsinnehavaren, dvs. den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder fordonet på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät. Någon definition i järnvägstekniklagen av begreppet fordonsinnehavare bedöms inte behövas. Däremot bör bestämmelserna i lagen förenas med bemyndiganden som möjliggör undantag från krav på registrering och märkning. Det kan t.ex. aktualiseras för fordon som ska användas på det svenska järnvägsnätet med stöd av ett tillfälligt godkännande. Bemyndigandet bör, som *Transportstyrelsen* påpekar, även innefatta en möjlighet att uppställa krav på märkning av fordon med ytterligare nummer och beteckningar än det europeiska fordonsnumret. Det gäller främst i de fall det av andra EU-rättsakter framgår att fordon ska märkas med sådana nummer eller beteckningar och en sådan EU-reglering antingen kräver genomförande i svensk lag eller kompletterande föreskrifter.

12.2.13 Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag

Regeringens 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 samt registrerats och märkts eller godkänts tillfälligt,
- fordonet är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och
- fordonet är placerat i tåget enligt järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och TSD.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: En nyhet i direktiv (EU) 2016/797 är att det järnvägsföretag som ska utföra trafik med ett visst fordon dessförinnan ska genomföra vissa kontroller av fordonet. Innan fordonet används inom det område för användning som anges i godkännandet, ska järnvägsföretaget enligt artikel 23 i direktivet ha kontrollerat att fordonet har godkänts i enlighet med bestämmelserna i direktivet och att det har registrerats i ett fordonsregister. Vidare ska järnvägsföretaget ha kontrollerat att fordonet är kompatibelt med infrastrukturen på den rutt, dvs. sträcka, som det ska användas på. Denna kontroll ska utföras med utgångspunkt i uppgifter i infrastrukturregistret, tillämpliga TSD eller information som tillhandahålls av infrastrukturförvaltaren. Slutligen ska järnvägsföretaget kontrollera att fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning som det ska användas i. Kontrollen ska utföras i förhållande till järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och tillämplig TSD, dvs. TSD Drift och trafikledning. I samband med kontrollerna får också prover på järnvägsnätet utföras. Detta ska ske i samarbete mellan järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren, som har en skyldighet att ”anstränga sig” för att se till att eventuella prover kan äga rum inom tre månader från järnvägsföretagets begäran. Mer detaljerade regler bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något sådant särskilt bemyndigande i järnvägstekniklagen som föreslås i promemorian behövs därför inte.

13 Godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem

13.1 Godkännande för ibruktagande

13.1.1 Grundläggande krav

Regeringens förslag: Järnvägsinfrastruktur och fordon ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan de får tas i bruk.

Det ska krävas ett nytt godkännande av redan godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett godkänt fordon efter en väsentlig ombyggnad.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som utgör en väsentlig ombyggnad.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett bemyndigande att meddela föreskrifter om godkännanden och om förfaranden som ska tillämpas vid prövning av godkännanden samt om innehåll och villkor i ett godkännandebeslut.

Remissinstanserna: *Trafikverket, SJ AB* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) har invändningar mot promemorians definition av fordon. *SJ AB* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* påpekar att fordon i vissa fall har ombordbaserad trafikstyrning och signalering och att detta bör vara ett krav för att få använda fordonet på viss järnvägsinfrastruktur. *Transportstyrelsen* anser att det bör anges i lagen att tillsynsmyndigheten avgör när det krävs ett nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon samt vad som är att anse som en väsentlig ombyggnad. Det bör enligt *Transportstyrelsen* också lämnas ett bemyndigande att meddela föreskrifter om godkännanden samt klargöras hur principen om ömsesidigt erkännande förhåller sig till att nytt godkännande får krävas för fordon som redan är godkända enligt järnvägstekniklagen eller i en annan medlemsstat. Vidare har *Transportstyrelsen* önskemål om att det ska anges att tillsynsmyndigheten prövar om godkännande av nybyggd infrastruktur behövs i stället för att meddela undantag från krav på sådant godkännande. *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* befarar att förslaget kan uppfattas som att reglerna i järnvägstekniklagen om godkännande av fordon även ska gälla för fordon som används för historiska ändamål eller turiständamål och som enbart används på funktionellt avskilda järnvägsnät.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Av hittillsvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen framgår att delsystem får tas i bruk endast efter tillsynsmyndighetens godkännande. Det gäller för delsystem oavsett om de hänför sig till järnvägsinfrastruktur eller till fordon. Angående delsystem, se avsnitt 11. 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 för att få ta i bruk de delsystem som fordonet består av.

Föreslagen ordning

I och med direktiv (EU) 2016/797 införs en ny ordning där godkännande krävs för fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och för fordon som används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Regleringen i direktivet bör föras in i järnvägstekniklagen. För järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen bör det införas en nationell reglering för godkännande av järnvägsinfrastruktur och för godkännande av fordon i lagen om nationella järnvägssystem.

Järnvägsinfrastruktur och fordon som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem bör, där det är möjligt, undantas

från krav som ställs i EU-rätten men utan att göra avkall på säkerheten. Från tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen bör det göras undantag för fordon som används för historiska ändamål (museifordon) eller turiständamål. Dock bör dessa fordon, när de används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät, tekniskt godkännas enligt reglerna i lagen om nationella järnvägssystem men omfattas av järnvägssäkerhetslagens bestämmelser när det gäller säkerhet.

Utgångspunkten är att godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem krävs för fordon som omfattas av dess tillämpningsområde. För fordon som har ett godkännande enligt järnvägstekniklagen bör det gälla att godkännandet även gäller för trafik på järnvägsnät som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, exempelvis industrispår. Det kan exempelvis handla om att ett fordon används inom Europeiska unionens järnvägssystem men sedan fortsätter utanför unionens järnvägssystem in på ett sidospår. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem för det aktuella industrispåret kan dock innehålla särskilda krav som i sin tur medför att fordonet behöver uppfylla vissa specifika egenskaper för att det ska kunna användas säkert på den aktuella järnvägsinfrastrukturen. I avsnitt 10.3.3 redogörs närmare för nationellt infrastrukturillstånd. Det kan inte heller uteslutas att det i vissa fall kan behövas ett nytt godkännande för fordon som är godkända enligt andra regler än reglerna i lagen om nationella järnvägssystem och som ska användas för trafik på järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Ett sådant nytt godkännande behöver dock inte föranleda någon mer ingående prövning. *Transportstyrelsen* anser att innebörden av vilka specifika förutsättningar som avses för ett sådant godkännande är oklar och att det bör klargöras hur en sådan ordning stämmer överens med ömsesidigt erkännande enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Principen om ömsesidigt erkännande som *Transportstyrelsen* hänvisar till innebär exempelvis att godkännande av ett fordon, som har utfärdats av en medlemsstats myndigheter, ska gälla också i övriga EU- och EES-länder. Det skulle kunna avse situationer som omfattar järnvägsnät utanför Europeiska unionens järnvägssystem, där förutsättningarna för att uppfylla säkerhetskraven kräver att fordonet är anpassat på ett visst sätt. I en sådan situation kan det argumenteras för att ett nytt godkännande, oavsett principen om ömsesidigt godkännande, bör krävas för att uppfylla säkerhetskraven.

Nytt godkännande efter en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon

Efter en väsentlig ombyggnad av redan godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett redan godkänt fordon bör det krävas ett nytt godkännande. I fråga om järnvägsinfrastruktur bör det gälla för såväl infrastruktur 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 sådana delsystem som järnvägsinfrastruktur består av, dvs. de

markbaserade delsystemen och spåranläggningar som beslutats före lagens ikraftträdande, fortfarande ska gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för det godkännandet. Dock bör det krävas ett nytt godkännande av järnvägsinfrastrukturen efter en väsentlig ombyggnad.

Det bör också krävas ett nytt godkännande av ett redan godkänt fordon efter en väsentlig ombyggnad. Detta bör gälla 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. Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem ska gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för det godkännandet.

Bemyndiganden

Närmare reglering om godkännanden kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande behöver därför inte införas i lagen. Däremot bör det införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om vad som avses med väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastruktur och fordon.

13.1.2 Krav för godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon

Regeringens förslag: Järnvägsinfrastruktur och fordon ska uppfylla kraven på säkerhet för att godkännas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om kraven på säkerhet.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även krav på tillgänglighetsanpassning av järnvägsinfrastruktur och fordon för personer med funktionsnedsättning med ett anslutande bemyndigande om att få meddela föreskrifter om sådan anpassning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att bestämmelsen om krav på säkerhet och tillgänglighet bör kompletteras så att det framgår att järnvägsinfrastruktur och fordon ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* påpekar att krav på tillgänglighetsanpassning är svåra att tillgodose i den verksamhet som bedrivs av museijärnvägar. Ett sådant krav skulle riskera att historiska miljöer inte bevaras. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att det finns flera typer av tillgänglighetsanpassning som kan komma i fråga och förespråkar därför en öppen formulering om krav på tillgänglighet införs.

Skälen för regeringens förslag

I den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem bör det krävas att de väsentliga krav som framgår av direktiv (EU) 2016/797 är uppfyllda för att ett godkännande ska beviljas. När det gäller lagen om nationella järnvägssystem saknas anledning att uppställa andra krav än krav på säkerhet, dvs. endast sådana krav som är nödvändiga för järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem bör ställas. I promemorian föreslås att det även ”bör lämnas en öppning” för krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Vidare konstateras att det i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik och förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om sådan anpassning. Anledningen till att det i promemorian föreslås en reglering om tillgänglighetsanpassning utöver gällande reglering i nämnda lag och förordning uppges vara att möjligheterna att ställa sådana krav behöver tydliggöras. Regeringen konstaterar dock att det inte framkommer huruvida gällande reglering i ovan nämnda lag och förordning har lett till problem vid tillämpningen eller vad som skulle underlätta tillämpningen av reglerna i fråga. Förslaget i promemorian föranleder därför inte någon vidare hantering inom ramen för detta författningsarbete.

Syftet med att göra en uppdelning i en järnvägstekniklag och en lag om nationella järnvägssystem är att inte ställa fler krav än behövt och därmed minska kostnaderna för järnvägssystem som inte omfattas av unionslagstiftning, dock utan att göra avkall på säkerheten i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Det bör samtidigt framhållas att kraven som ställs på säkerhet 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.

Det bör införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter med mer preciserade krav på säkerhet som ska vara uppfyllda för att få beviljas ett godkännande för ibruktagande av järnvägsinfrastruktur och fordon.

Tidsfrister för prövning av godkännanden

När det gäller tidsfrister för prövning av godkännanden finns utrymme för att antingen tillämpa allmänna bestämmelser i 9 § förvaltningslagen om att förvaltningsärenden ska avgöras så snabbt, enkelt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts eller att reglera tiderna för handläggning i specialförfattning. I artikel 18.5 i direktiv (EU) 2016/797 framgår 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 finns för meddelande av beslut om godkännande av fordon för att få släppas ut på marknaden i artikel 21.6 i direktivet och i den genomförandeakt som har antagits enligt artikel 21.9

i direktivet, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545. Dessa tidsfrister föreslås föras in i järnvägstekniklagen, där det alltså kommer att finnas fasta tidsfrister som måste följas när det gäller godkännanden. När det gäller tidsfrister för prövning av godkännanden enligt lagen om nationella järnvägssystem kan frågan lämpligen regleras i föreskrifter på lägre nivå än lag.

Tillsynsmyndigheten bör vid handläggning av godkännanden enligt lagen om nationella järnvägssystem kunna använda sig av samma handläggningsfrister som enligt järnvägstekniklagen, dvs. fyra månader från mottagandet av all relevant information. Det torde vara en fördel för samtliga inblandade om godkännandeprocesserna enligt järnvägstekniklagen och lagen om nationella järnvägssystem liknar varandra när det gäller tidsfrister, såväl vid den praktiska hanteringen hos tillsynsmyndigheten som vid uppföljning av hur de båda processerna fungerar.

13.1.3 Tillfälligt godkännande

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få bevilja ett tillfälligt godkännande för järnvägsinfrastruktur eller ett fordon om tillämpliga villkor och tillräckliga krav på säkerhet är uppfyllda. Det ska gälla om det behövs som ett led i bedömningen av om kraven på säkerhet är uppfyllda för att bevilja ett godkännande.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden även i andra fall.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att tillfälliga godkännanden begränsas till när prov av järnvägsinfrastruktur eller av fordon behöver göras.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* uppger att det finns behov av att kunna bevilja tillfälliga godkännanden även av andra skäl än i samband med prov av järnvägsinfrastruktur eller fordon. *Trafikverket* påpekar vikten av att kraven på säkerhet är uppfyllda inför varje typ av prov av järnvägsinfrastruktur och fordon.

Skälen för regeringens förslag: Det kan vara nödvändigt att tillsynsmyndigheten beviljar ett tillfälligt godkännande för att prov av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon ska kunna utföras inför ett godkännande. Det kan t.ex. handla om prov inför ett nytt godkännande efter en väsentlig ombyggnation. *Transportstyrelsen* efterfrågar en reglering som möjliggör att kunna meddela tillfälliga godkännanden även utan samband med prov. *Transportstyrelsen* uppger att exempelvis ett godkännande av järnvägsinfrastruktur delvis baseras på besiktningssunderlag som delges tillsynsmyndigheten först efter det att exempelvis anläggningen har tagits i bruk och bedömer att till dess erforderlig dokumentation kommit in till myndigheten behövs ett tillfälligt godkännande av anläggningen i fråga. *Transportstyrelsen* pekar också på att det kan finnas behov av att bevilja tillfälligt godkännande i samband

med s.k. passiv transport av fordon. En passiv transport innebär att ett fordon förflyttas en viss sträcka och på egna hjul rullar med i ett tåg.

Regleringen om tillfälliga godkännanden bör även avse andra situationer än nödvändiga prov för att kunna bedöma om kraven på säkerhet är uppfyllda inför ett godkännande av järnvägsinfrastruktur eller av fordon. Det bör införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om att tillfälliga godkännanden ska få beviljas även i sådana andra situationer.

Lagrådet lämnar synpunkter på lagförslagets utformning i lagrådsremissen avseende tillfälliga godkännanden. Lagrådet konstaterar att syftet med bestämmelsen främst är att möjliggöra testning av järnvägsinfrastruktur och fordon i verklig järnvägsmiljö och att sådana tester ingår som ett led i prövningen av om kraven för att bevilja ett godkännande är uppfyllt. För att fånga det som åsyftas med bestämmelsen föreslår Lagrådet att detta tydliggörs genom att det i bestämmelsen anges att ett tillfälligt godkännande får beviljas om det behövs som ett led i bedömningen av om kraven för godkännande är uppfyllda. Regeringen utformar paragrafen enligt Lagrådets förslag.

13.1.4 Villkor

Regeringens förslag: Ett godkännande eller ett tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon ska få förenas med de villkor som behövs.

Ett villkor ska meddelas även efter det att ett godkännande eller ett tillfälligt godkännande har meddelats. Det ska också kunna ändras.

Om redan godkänd eller tillfälligt godkänd järnvägsinfrastruktur eller redan godkända eller tillfälligt godkända fordon ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkor, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Det bör finnas en möjlighet att förena ett godkännande eller ett tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon med de villkor som behövs ur säkerhetssynpunkt. Om det efter ett godkännande görs sådana ändringar att det kan antas påverka förhållanden i redan meddelade villkor, bör förändringen anmälas till tillsynsmyndigheten. Ändringen kan innebära att ett nytt godkännande av järnvägsinfrastrukturen eller fordonet krävs, att befintliga villkor ändras eller att nya villkor meddelas.

13.2 Tredjepartsgranskning

13.2.1 En utomstående granskares bedömning

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få kräva att sökanden anlitar en av tillsynsmyndigheten godkänd utomstående granskare i ett ärende om godkännande. Den utomstående granskaren ska granska en

ansökan i de avseenden och i den utsträckning som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om de krav som ska vara uppfyllda för godkännande av en utomstående granskare.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian används begreppet oberoende granskare. Promemorian innehåller även förslag om att det ska införas ett generellt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om oberoende granskare.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* befarar att kravet på oberoende granskare kommer att innebära ökad administration men framförallt en kostnadsökning som museijärnvägarna sällan har utrymme för att klara av. *Transportstyrelsen* anser att det bör klargöras om den utomstående granskarers verksamhet som föreslås i promemorian utgör myndighetsutövning.

Skälen för regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten bör få kräva att sökanden i ett ärende om godkännande anlitar en av myndigheten godkänd utomstående granskare. Granskarers uppgift är att granska ärendet i den utsträckning som tillsynsmyndigheten bestämmer. En sådan granskning utgör ett led i tillsynsmyndighetens bedömning av om nödvändiga krav är uppfyllda inför tillsynsmyndighetens beslut i ett ärende om godkännande. Det handlar om en sådan tredjepartsgranskning som förekommer i godkännandearbete redan i dag. I *Transportstyrelsens* föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg anges att en sådan granskare kan 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 den närmare regleringen av en utomstående granskare enligt lagen om nationella järnvägssystem så bör det införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om de krav som ska vara uppfyllda för tillsynsmyndighetens godkännande av en utomstående granskare. Syftet är att föreskrifterna om en utomstående granskare ska kunna utformas utifrån de behov som tillsynsmyndigheten bedömer som nödvändiga. En utomstående granskare måste vara oberoende från granskningsobjektet för att syftet med tredjepartsgranskningen ska kunna uppnås. Vidare måste tillsynsmyndigheten kunna kräva viss kompetens av den utomstående granskaren. Kraven och processen för att utse en utomstående granskare bör regleras i sådana föreskrifter.

13.2.2 Tystnadsplikt

Regeringens förslag: En utomstående granskare och dess personal ska inte obehörigen få föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i en ansökan om godkännande tillhandahåller om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden.

Tystnadsplikt ska inte gälla i förhållande till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: En utomstående granskare kan i arbetet med ett ärende om godkännande få tillgång till uppgifter om affärs- och driftsförhållanden eller tekniska förhållanden. I likhet med vad som föreslås gälla i järnvägstekniklagen för anmälda och utsedda organ bör det även inom ramen för lagen om nationella järnvägssystem gälla tystnadsplikt, men som dock inte ska gälla i förhållande till tillsynsmyndigheten. I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen i stället för bestämmelsen om tystnadsplikt.

En författningsreglerad tystnadsplikt innebär en begränsning av yttrandefriheten enligt 2 kap. 1 § regeringsformen och artikel 10 i den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Enligt 2 kap. 20–21 §§ regeringsformen får begränsningar i yttrandefriheten endast göras i lag under vissa förutsättningar. En begränsning får endast göras för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den. Av 2 kap. 23 § regeringsformen framgår vidare att yttrandefriheten endast får begränsas för vissa särskilda angivna ändamål bl.a. med hänsyn till rikets säkerhet, enskildas anseende, privatlivets helgd eller om särskilt viktiga skäl föranleder det.

Vid bedömning av behovet av att ställa krav på tystnadsplikt för en oberoende granskare bör intresset av att uppgifter obehörigen röjs vägas mot den utomstående granskarens intresse av yttrandefrihet. För enskilda verksamhetsutövare vars uppgifter granskas är det dock av stor betydelse att uppgifter om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden skyddas samtidigt som det är av betydelse att vederbörlig kompetens säkerställs för uppgiften att intyga ett järnvägsfordons säkerhetsmässiga samverkan med järnvägsinfrastrukturen eller andra trafiksäkerhetspåverkande funktioner kan godkännas. Syftet med bestämmelsen om tystnadsplikt är bl.a. att uppgifter som behandlas av en utomstående granskare inte ska få ett sämre skydd när de hanteras i dennes enskilda verksamhet än när motsvarande hantering sker hos en myndighet. Sammantaget anser regeringen att förslaget om att krav på tystnadsplikt ska gälla för en utomstående granskare är proportionerlig i förhållande till såväl yttrandefriheten enligt regeringsformen som Europakonventionen.

Bestämmelsen bör inte förenas med några särskilda sanktioner, vilket innebär att den allmänna bestämmelsen om brott mot tystnadsplikt enligt 20 kap. 3 § brottsbalken blir tillämplig.

13.2.3 Återkallelse av godkännande

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få återkalla ett godkännande om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten meddelar godkännanden av järnvägsinfrastruktur och fordon och bör kunna återkalla ett godkännande när förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllt. Järnvägsinfrastruktur ska för att kunna godkännas ha utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att den uppfyller de krav på säkerhet som framgår av lagen om nationella järnvägssystem och 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 som framgår av lagen om nationella järnvägssystem och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen.

Grunden för återkallelse bör vara att de föreskrivna krav på säkerhet som låg till grund för godkännandet inte längre är uppfyllda. Prövningen ska avse de förutsättningar för godkännandet som gällde vid godkännandebeslutet (jfr prop. 2010/11:160 s. 66 f. och 90). Om det i stället visar sig vara brister som uppkommit senare på grund av exempelvis eftersatt underhåll, bör andra åtgärder än återkallelse av godkännandet vidtas av tillsynsmyndigheten.

Närmare regler om återkallelse av godkännanden kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

13.2.4 Skyldigheter innan fordon används

Regeringens förslag: Efter det att ett fordon har godkänts, men innan fordonet används, ska det på fordonsinnehavarens begäran registreras i ett register över fordon som förs av tillsynsmyndigheten eller i det register som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Tillsynsmyndigheten ska i samband med registrering tilldela fordonet ett fordonsnummer eller en beteckning som ska föras in i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret eller beteckningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från krav på registrering och märkning av fordon.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås inte att ett fordon även kan märkas med en annan beteckning än ett fordonsnummer.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* anser att fordon som uteslutande används för historiska ändamål eller turiständamål bör undantas från kravet att märka fordonet med nummer på ett sådant sätt att fordonets historiska utseende ändras. *Transportstyrelsen* påpekar att ibland behöver märkning av fordon ske med andra beteckningar än ett fordonsnummer.

Skälen för regeringens förslag: Enligt hittillsvarande reglering i järnvägslagen ska järnvägsfordon vara märkta med ett europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet. Kravet på registrering och märkning följer av EU-reglering, se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-

harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 72 f., 111 f. och 119). Se även propositionen Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll (prop. 2010/11:160 s. 35 f., 52 f., 86 f. och 91 f.).

I likhet med vad som föreslås gälla för fordon enligt järnvägstekniklagen bör fordon, som används enligt lagen om nationella järnvägssystem, som huvudregel registreras i ett fordonsregister. För närvarande ansvarar tillsynsmyndigheten för det nationella fordonsregistret. I denna proposition föreslås att tillsynsmyndigheten bör ha möjlighet att bestämma att registrering ska ske i ett annat register. Vidare bör fordonen märkas med ett fordonsnummer eller en annan beteckning som tilldelas av tillsynsmyndigheten vid registreringen. Det bör vara fordonsinnehavaren som begär registrering och 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.

Det finns ingen skyldighet att följa EU-regleringen kring registrering och märkning när det gäller järnvägssystem som omfattas av den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem. Kraven på registrering och märkning bör i stället regleras i lagen om nationella järnvägssystem. En fordonsinnehavare som omfattas av kravet på registrering och märkning av fordon bör dessutom vara skyldig att fortlöpande till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret över fordon samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Bemyndiganden

Det kan finnas skäl att undanta vissa fordon från kravet på registrering och märkning. Det bör införas ett bemyndigande i lagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om undantag dels från krav på registrering, dels från krav på märkning av fordon.

14 Redovisning av järnvägsverksamhet och krav på infrastrukturförvaltares oberoende

14.1 Särskilda redovisningskrav

<p>Regeringens förslag: Nuvarande regler i järnvägslagen om redovisning av järnvägsverksamhet flyttas med begränsade ändringar över till järnvägsmarknadslagen.</p>
--

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Nuvarande ordning

Redovisning av järnvägsverksamhet regleras för närvarande i 4 kap. järnvägslagen. Genom reglerna i kapitlet genomförs artikel 6 i direktiv 2012/34/EU. I artikeln uppställs krav på redovisningsmässig åtskillnad och transparens för att ge förutsättningar att upptäcka och motverka betalningsströmmar och korssubventionering mellan olika verksamheter inom ett företag. En redovisningsmässig åtskillnad ska göras mellan dels transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur, dels tillhandahållande av godstransporter och persontransporter.

I 4 kap. järnvägslagen uppställs därför krav på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som bedriver både transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur ska upprätta separata redovisningar, s.k. särredovisning. Vidare får allmänna medel som betalas ut till den ena av dessa två verksamheter inte föras över till den andra, för vilken de allmänna medlen inte är avsedda (4 kap. 1 §). Ett järnvägsföretag som bedriver både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska också särredovisa verksamheterna. Betalas allmänna medel ut till en verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst, ska dessa medel redovisas separat i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning (EG) nr 1370/2007. Allmänna medel som betalas ut för persontransporttjänster får inte överföras till exempelvis en verksamhet som innefattar andra transporttjänster eller andra verksamheter som stöden inte är avsedda för. Regleringen bygger på 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 också offentliggöra redovisningen (4 kap. 1 b §).

Den som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel undantas från de beskrivna särredovisningskraven (4 kap. 2 § första stycket). Vidare gäller skyldigheten att särredovisa inte verksamhet vid lokala eller regionala fristående järnvägsnät som endast är avsedda för person- eller museitrafik (4 kap. 2 § andra stycket). Avslutningsvis gäller skyldigheten att särredovisa inte heller för verksamhetsutövare som, utan att ta emot offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med järnvägstjänster (4 kap. 2 § tredje stycket).

I 4 kap. järnvägslagen finns det även regler om tjänsteleverantörers separata räkenskaper och oberoende samt bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter (4 kap. 2 a och 3 §§).

Föreslagen ordning

De ovan redovisade reglerna om redovisning av järnvägsverksamhet överensstämmer med regleringen i direktiv 2012/34/EU. Reglerna bör därför med vissa i huvudsak redaktionella och lagtekniska ändringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Enligt nuvarande regler ska allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet redovisas enligt Europaparlamentets och

rådets förordning (EG) nr 1370/2007, i den ursprungliga lydelsen. Det betyder att det hänvisas till en viss lydelse av förordningen. Om förordningen ändras, måste även lagen ändras. Det är dock fråga om en ren upplysningsbestämmelse. Bedömningen görs därför att skäl saknas för att fortsatt ha kvar en statisk hänvisning när bestämmelsen flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Denna bör i stället vara dynamisk.

För närvarande undantas den som bedriver till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel från redovisningsbestämmelserna i lagen. Avsikten är nu att undanta alla järnvägsföretag som bedriver museitrafik från särredovisningskraven (jfr prop. 2003/04:123 s. 103). I samband med en överflyttning av bestämmelserna till järnvägsmarknadslagen bör lydelsen därför ändras i enlighet med detta.

Även verksamhet vid fristående lokala och regionala järnvägsnät undantas från särredovisningskraven. Det görs i dag och bör fortsatt gälla. Ett undantag från detta undantag görs dock för järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid ett sådant fristående järnvägsnät och samtidigt står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett annat slags järnvägsnät (i första hand det allmänna järnvägsnätet som förvaltas av Trafikverket). Regeln bör fortsatt finnas kvar. I järnvägsmarknadslagen föreslås dock att regleringen placeras i lagens inledande kapitel (1 kap. 5 §).

Vidare bör, när regleringen flyttas över till järnvägsmarknadslagen, användningen av begrepp ensas. Begreppet offentligt stöd i 4 kap. 2 § tredje stycket järnvägslagen bör ersättas av begreppet allmänna medel för att samma begrepp ska användas i samtliga bestämmelser i kapitlet. Någon skillnad i sak är inte avsedd.

Hittillsvarande bemyndiganden i anslutning till redovisningsbestämmelserna bör begränsas något när de flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Bedömningen görs att de föreskrifter som aktualiseras kan meddelas med stöd av ett bemyndigande om redovisningsskyldighet och bokföring eller som verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § regeringsformen.

I övrigt föreslås nuvarande bestämmelser om redovisning av järnvägsverksamhet i järnvägslagen flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 10 f.) och propositionen Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (prop. 2014/15:120 s. 91 f.).

14.2 Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

14.2.1 Bakgrund

Direktiv 2012/34/EU

Syftet med direktiv 2012/34/EU är att öka effektiviteten i järnvägs-systemet och ge förutsättningar för en fungerande och konkurrenskraftig marknad för järnvägstransporter. I direktivet uppställs en rad krav för att

säkerställa infrastrukturförvaltares, tjänsteleverantörens och järnvägsföretags oberoende. Utöver kravet på att olika verksamheter inom ett företag ska redovisas separat (artikel 6), som behandlas i avsnitt 14.1, finns i direktivet krav på viss organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad för tjänsteleverantörer (artikel 13).

Kravet på redovisningsmässig åtskillnad syftar till att möjliggöra övervakning av att ett företag inte ges ekonomiska fördelar genom subventionsströmmar mellan olika verksamheter inom företaget. Kravet på organisatorisk åtskillnad ska säkerställa att den som äger strategiskt viktiga funktioner, t.ex. anläggningar för tjänster, inte ges otillbörligt företräde till dessa. En tjänsteleverantör som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag som har en dominerande ställning på den nationella transportmarknaden där tjänsten tillhandahålls, ska därför organisera verksamheten skilt 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.

Ett järnvägsföretag ska ha status som en oberoende operatör som agerar 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 tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens (artikel 4). Direktivet innehåller dock inget krav på organisatorisk åtskillnad mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

I direktiv 2012/34/EU finns vidare krav på oberoende i fråga om de s.k. väsentliga uppgifterna i artikel 7. 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 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, dvs. ett förbud mot vertikal integration. Tillsynsmyndigheten får dock, enligt 6 kap. 2 § järnvägslagen, i enskilda fall besluta om undantag från detta förbud, om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kommer att ske på icke-diskriminerande sätt. I 5 kap. 5 § järnvägsförordningen finns bestämmelser som preciserar i vilka situationer sådana förhållanden inte kan anses föreligga och undantag från förbudet därmed inte beviljas.

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 dock fortsatt rätt att välja mellan olika organisatoriska modeller för infrastrukturförvaltare. Det är därför tillåtet med både vertikal integration och fullständig strukturell åtskillnad mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. För att säkerställa infrastrukturförvaltares

oberoende uppställs i artiklarna 7–7d i ändringsdirektivet krav på skyddsåtgärder i fråga om de väsentliga uppgifterna, trafikledning och planering av underhåll. Vissa av reglerna gäller endast för infrastrukturförvaltare och andra enheter i vertikalt integrerade företag, medan andra gäller för samtliga infrastrukturförvaltare.

Vertikalt integrerade företag är företag där infrastrukturförvaltaren kontrollerar ett järnvägsföretag, företag där infrastrukturförvaltaren kontrolleras av ett järnvägsföretag och företag där infrastrukturförvaltaren kontrolleras av ett företag som också kontrollerar ett järnvägsföretag. Med ett vertikalt integrerat företag avses därutöver även ett företag med skilda och klart avgränsade avdelningar som tillhandahåller infrastrukturförvaltning respektive transporttjänster (artikel 3.31).

Infrastrukturförvaltarens beslutsfattande i fråga om de väsentliga uppgifterna, dvs. kapacitetstilldelning och uttag av avgifter, är grundläggande för att säkerställa ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Ändringsdirektivet innehåller därför krav på skyddsåtgärder för alla infrastrukturförvaltare för att förhindra otillbörlig påverkan på deras beslut i dessa frågor. Kraven på skyddsåtgärder är striktare för de infrastrukturförvaltare som ingår i vertikalt integrerade företag.

Ändringsdirektivet innehåller krav på skyddsåtgärder för alla infrastrukturförvaltare i fråga om allmänt oberoende (artikel 7), oberoende vid utövande av de väsentliga uppgifterna (artikel 7a), opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll (artikel 7b), entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter (artikel 7c) och finansiell insyn (artikel 7d).

14.3 Krav på oberoende för att säkerställa infrastrukturförvaltares opartiskhet

14.3.1 Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende och organisation

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska behandla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Infrastrukturförvaltare ska också vara organisatoriskt och juridiskt åtskilda från järnvägsföretag samt vara organiserade så att de i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Med väsentliga uppgifter avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur.

För infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag ska det även uppställas särskilda krav för att säkerställa oberoende.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Av artikel 7 i direktiv 2012/34/EU, i den ursprungliga lydelsen, framgår att väsentliga uppgifter (kapacitetstilldelning och avgiftsuttag) endast får anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. I järnvägslagen anges därför i 6 kap. 2 § som en huvudregel att den som utför eller organiserar järnvägstrafik inte får ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) får dock 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. Transportstyrelsen har meddelat ungefär 20 beslut om undantag, främst till industrier och museiföreningar men även till exempelvis A-Train AB som driver Arlanda Express.

Föreslagen ordning

En grundförutsättning för en fungerande järnvägsmarknad är att järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet ska behandlas på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt av infrastrukturförvaltaren vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Utgångspunkten är att ett sådant opartiskt och icke-diskriminerande agerande kan uppnås genom att det på olika sätt säkerställs att infrastrukturförvaltaren är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Enligt skäl 7 i ändringsdirektivet bör medlemsstaterna ha möjlighet att välja organisatorisk modell för att uppnå oberoende för infrastrukturförvaltare. Det kan ske genom fullständig strukturell åtskillnad mellan å ena sidan infrastrukturförvaltare och, å andra sidan, järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Det kan också ske genom att s.k. vertikalt integrerade företag tillåts med de skyddsåtgärder som fastställs i artiklarna 7–7d i ändringsdirektivet.

Som framgår ovan innebär nuvarande reglering i järnvägslagen enligt huvudregeln krav på strukturell åtskillnad (för den statliga infrastrukturen delades förvaltningen av infrastrukturen och trafikutövningen upp redan 1988 genom att förvaltningen av spåranläggningen bröts ut från SJ och lades över på den då nybildade myndigheten Banverket). Eftersom det i den svenska lagstiftningen finns en möjlighet till undantag från kravet på strukturell åtskillnad, kan det inte hävdas att det uppställs ett fullständigt krav på åtskillnad på det sätt som krävs enligt direktivet. Det finns också aktörer som fortsatt kommer att behöva verka i en vertikalt integrerad organisation. Ett förbud mot vertikal integration är därför inte lämpligt och den ordning som nu gäller med möjlighet att bevilja undantag i enskilda fall överensstämmer inte med den ordning som gäller enligt ändringsdirektivet. Nuvarande 6 kap. 2 § järnvägslagen bör därför inte flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Artiklarna 7–7d i ändringsdirektivet innehåller flera krav (skyddsåtgärder) som ska säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

Det gäller både allmänna krav som avser alla infrastrukturförvaltare och särskilda krav för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag.

Kraven bör i järnvägsmarknadslagen införas i två olika kapitel: ett kapitel som ska tillämpas av samtliga infrastrukturförvaltare (4 kap.), både fristående infrastrukturförvaltare och infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag, och ett kapitel som därutöver gäller för infrastrukturförvaltare i – och i viss utsträckning även för andra enheter i – vertikalt integrerade företag (5 kap.). Om kraven är oförenliga, bör för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag de särskilda kraven i 5 kap gälla. Det kan noteras att det i Sverige endast finns ett fåtal vertikalt integrerade företag på järnvägsområdet.

Huvudregeln bör vara att en infrastrukturförvaltare ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från varje järnvägsföretag. Vad som i direktivets mening avses med juridiskt åtskild är inte helt klart. Den tolkning som ligger närmast är att det ska vara fråga om olika juridiska personer. För en viss typ av vertikalt integrerade företag är ett sådant krav på juridisk åtskillnad inte möjligt att uppfylla (jfr 5 kap. 1 § tredje stycket i den föreslagna järnvägsmarknadslagen) och de särskilda reglerna i 5 kap. ska då gälla. (se avsnitt 14.4.2). Som ytterligare exempel på regler som är oförenliga i kapitlen kan nämnas det låneförbud som gäller mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag enligt de allmänna reglerna i 4 kap. Ett lån mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag, t.ex. till ett järnvägsföretag, är tillåtet om låneavtalet ingår på marknadsmässiga villkor, dvs. beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsränta och på villkor som återspeglar enhetens egen riskprofil.

En infrastrukturförvaltare ska också vara organiserad så att den i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet (artikel 7a.1 i ändringsdirektivet). Med väsentliga uppgifter avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur. I begreppet innefattas även uppgiften att bedöma om det finns tillgänglig infrastrukturkapacitet som kan fördelas. I beslutsfattande som rör uttag av avgifter ingår fastställelse och uppörd av avgifter. Syftet är 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 (jfr prop. 2014/15:120 s. 96). Av artikel 7.2a i ändringsdirektivet framgår också att ett järnvägsföretag inte får ha något avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna. Detta krav bedöms ligga inom ramen för kravet på oberoende i fråga om väsentliga uppgifter. En infrastrukturförvaltare kan alltså inte stå under ett avgörande inflytande av ett järnvägsföretag eller någon annan och samtidigt uppfylla oberoendekravet. Någon särskild reglering om detta behövs därför inte.

I direktivet finns också bestämmelser om krav på infrastrukturförvaltares oberoende, varav delar bör genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Det bör därför införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter. Bemyndigandet är avsiktligt vitt formulerat och bör avse samtliga regler som uppställs eller kan komma att uppställas i EU-direktiv i syfte att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

14.3.2 Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

Prop. 2021/22:83

Regeringens förslag: En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse ska inte få vara påverkad av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Ledamoten ska inte samtidigt få vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

En infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och de befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

En infrastrukturförvaltare ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Inlandsbanan AB* påpekar att förbudet mot att en ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse inte är förenligt med att ett vertikalt integrerat företag kan organiseras i avgränsade avdelningar som inte utgör separata juridiska personer.

Skälen för regeringens förslag

Intressekonflikter

Enligt artikel 7.1 tredje stycket i ändringsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa att ledamöterna i infrastrukturförvaltares styrelser och de chefer som rapporterar direkt till styrelser agerar på ett icke-diskriminerande sätt och att deras opartiskhet inte påverkas av någon intressekonflikt. Vad som avses med en intressekonflikt anges inte närmare. I skälen i ingressen till ändringsdirektivet ges dock viss ledning. Av skäl 9 framgår att medlemsstaterna bör inrätta en nationell ram för bedömning av intressekonflikter. Inom denna ram bör beaktas sådana personliga, finansiella, ekonomiska och yrkesmässiga intressen som på ett otillbörligt sätt skulle kunna påverka infrastrukturförvaltarens opartiskhet. De intressekonflikter som i detta sammanhang får anses relevanta gäller befattningshavarens förhållande till järnvägsföretag och andra som kan ansöka om infrastrukturkapacitet på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät. Genom regleringen ska intressekonflikter som en person kan ha på grund av t.ex. ägande eller andra intressen i ett annat företag förhindras.

Härutöver framgår av artikel 7a.2c i ändringsdirektivet att medlemsstaterna ska säkerställa att rörligheten hos de personer som ansvarar för väsentliga uppgifter (dvs. beslutsfattande om kapacitetstilldelning och uttag av avgifter) inte skapar intressekonflikter.

Syftet med bestämmelsen torde vara att befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter hos en infrastrukturförvaltare inte ska påverkas i sitt beslutsfattande av sin relation med en tidigare eller kommande arbetsgivare. Dessa personers agerande ska vara opartiskt och icke-diskriminerande i förhållande till alla sökande.

För att införa direktivets krav bör i järnvägsmarknadslagen införas en regel som innebär att en ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte ska få vara påverkad av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet. Det bör också av bestämmelsen framgå att styrelseledamoten ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

I fråga om personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter bör ansvaret läggas på infrastrukturförvaltaren att säkerställa att de inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de också agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Vem som är den befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna hos en infrastrukturförvaltare bör avgöras från fall till fall. Huruvida även de som fattar enskilda beslut om kapacitetstilldelning omfattas, t.ex. de som fattar beslut om tilldelning av s.k. ad hoc-tåglägen under tågplanens löptid, är en bedömningsfråga.

Kraven i direktivet omfattar både offentliga och privata infrastrukturförvaltare. Det kan noteras att Trafikverket i egenskap av statlig förvaltningsmyndighet också omfattas av allmänna krav på icke-diskriminering. Enligt 1 kap. 9 § regeringsformen ska förvaltningsmyndigheter beakta allas likhet inför lagen samt iakttäcka saklighet och opartiskhet. Anställda vid Trafikverket omfattas också av jävsregler i 6–18 §§ förvaltningslagen och regler om förtroendeskadande bisysslor i 7–7d §§ lagen (1994:260) om offentlig anställning. Även om det skulle kunna hävdas att direktivets regelverk i fråga om befattningshavare vid Trafikverket kan anses delvis genomfört, bör för att genomföra direktivet i det här fallet införas regler som gäller för samtliga de infrastrukturförvaltare som ska omfattas av järnvägsmarknadslagen.

Dubbla roller i infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags styrelser

Enligt artikel 7.3 i ändringsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa att en person inte samtidigt kan vara ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse och ett järnvägsföretags styrelse, eller samtidigt ansvara för att fatta beslut om väsentliga uppgifter och vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

I järnvägsmarknadslagen bör det införas en bestämmelse av innebörden att en styrelseledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte samtidigt får vara styrelseledamot i ett järnvägsföretags styrelse. *Inlandsbanan AB* pekar dock på att detta inte kan gälla i sådana vertikalt integrerade företag som består av avdelningar, som inte är separata juridiska personer, varav en är infrastrukturförvaltare och en eller flera tillhandahåller transporttjänster (5 kap. 1 § tredje stycket järnvägsmarknadslagen). Som

framgår ovan föreslås bland annat mot denna bakgrund en generell bestämmelse i järnvägsmarknadslagen som innebär att i de fall sådana allmänna krav för infrastrukturförvaltare (4 kap.) är oförenliga med de särskilda krav som uppställs för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag, gäller de särskilda kraven för vertikalt integrerade företag. Vidare föreslås 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 om offentlig anställning är arbetsgivare skyldiga att informera sina anställda om vilka förhållanden som kan göra en bisyssla otillåten. Arbetstagararen är, på begäran av arbetsgivaren, också skyldig att upplysa arbetsgivaren om sina bisysslor. Kollektivavtal reglerar ofta rätten till bisyssla. Det får därför förutsättas att myndigheter, kommuner och även företag redan har rutiner för att fånga upp om en person har eller under anställningen får ett annat uppdrag.

När det gäller en styrelsemyndighet, t.ex. Trafikverket, utser regeringen styrelseledamöterna enligt 10 § myndighetsförordningen (2007:515). Regeringen ska därmed se till att lagen följs i detta avseende.

14.3.3 Infrastrukturförvaltares opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt nuvarande reglering i 6 kap. 1 § första stycket järnvägslagen är en infrastrukturförvaltare skyldig att på ansökan tilldela infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Kravet syftar på alla delar av den tilldelningsprocess som regleras i kapitlet. Genom ändringsdirektivet specificeras kravet för varje del av processen. Det uppställs t.ex. ett särskilt krav på infrastrukturförvaltare att agera opartiskt vid trafikledning och planering av underhåll med syfte att undvika snedvridning av konkurrensen (artikel 7b). Med trafikledning avses den operativa ledningen av tågrörelserna. I normalfallet ska trafiken ledas så att trafiken fungerar och tågplanen kan upprätthållas genom signaler och växlar. Genom trafikledningen ska också alla avvikelser som uppstår på grund av mindre eller större förseningar hanteras. Här blir det fråga om kapacitetstilldelningsbeslut i realtid, när trafikledningen beslutar vilket tåg som ska få företräde framför ett annat

och vilken prioritering som då ska gälla. Trafikledning och planering av underhåll pekas i ändringsdirektivet även ut som uppgifter som regleringsorganet särskilt ska övervaka för att säkerställa att infrastrukturförvaltarens verksamhet inte leder till diskriminering mellan järnvägsföretagen (artikel 56).

Av artikel 7b.2 framgår att medlemsstaterna ska se till att alla järnvägsföretag har tillgång till relevant information. Om infrastrukturförvaltaren beviljar ett järnvägsföretag ytterligare tillträde till trafikledningsprocessen, ska sådant tillträde beviljas på lika villkor till alla berörda järnvägsföretag.

Därutöver ska medlemsstaterna säkerställa att personer som ansvarar för beslut om trafikledning och planering av underhåll inte påverkas av någon intressekonflikt. Tanken är att om infrastrukturförvaltare säkerställer att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll agerar på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt, ska otillbörliga intressekonflikter kunna undvikas. Hur en infrastrukturförvaltare ska säkerställa detta ger dock direktivet inget svar på. Viss ledning ges i skäl 9 i ändringsdirektivet, där det anges att personliga, ekonomiska och yrkesmässiga intressen bör beaktas. En infrastrukturförvaltare bör därför säkerställa att det hos berörda befattningshavare inte finns sådana personliga intressen som kan påverka denne att agera partiskt och diskriminerande.

Enligt artikel 7b.3 i ändringsdirektivet ska infrastrukturförvaltare också 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. Regler om infrastrukturförvaltares skyldigheter att informera och samråda kring underhållsarbeten finns även på andra ställen i direktiv 2012/34/EU. Utöver den nämnda bestämmelsen i artikel 7b.3 uppställs krav på information om sannolika behov av kapacitet för att utföra underhåll i samråd kring beskrivningen av järnvägsnätet i artikel 27 och bilaga IV. Kommissionen har också antagit ett delegerat beslut som ersätter bilaga VII till direktiv 2012/34/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). Det direkt tillämpliga beslutet innehåller en tidsplan för tilldelningsförfarandet och 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 det informeras och samråds kring i enlighet med kommissionens beslut får normalt anses uppfylla kraven på information och samråd enligt artikel 7b.3.

Sammanfattningsvis bör det för att genomföra artikel 7 b i ändringsdirektivet i järnvägsmarknadslagen införas en bestämmelse som innebär att infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska också säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller

planering av underhåll inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. I detta ligger t.ex. att alla berörda järnvägsföretag ska ges samma tillträde till processen för trafikledning och i händelse av störningar ska ges samma tillgång till relevant information samt att det sker samråd kring planering av underhåll med alla berörda järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt.

Direktivets närmare krav bör i första hand meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Som framgår ovan föreslås också ett generellt bemyndigande om rätt att meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (avsnitt 14.3.1). Något särskilt bemyndigande i fråga om infrastrukturförvaltares opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll, som föreslås i promemorian, behövs därför inte.

14.3.4 Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltares uppgifter

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska få uppdrag åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att

- opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan säkerställas,
- kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan skyddas, och
- den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås det dock även en särskild bestämmelse om infrastrukturförvaltares möjlighet att dela sina uppgifter med annan infrastrukturförvaltare.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Infrastrukturförvaltares möjligheter att lägga ut uppgifter på entreprenad m.m.

Enligt artikel 7.1 i ändringsdirektivet ska en infrastrukturförvaltare ansvara för drift, underhåll, modernisering och utveckling av sitt järnvägsnät. I artikel 7c anges förutsättningarna för att infrastrukturförvaltaren ska kunna lägga ut uppgifterna på entreprenad eller dela uppgifterna med en annan infrastrukturförvaltare. Enligt artikel 7c.1a får infrastrukturförvaltaren lägga ut uppgifter på entreprenad till en annan enhet förutsatt att denna enhet inte är ett järnvägsföretag, inte

kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Enligt artikel 7c.1b 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 mellan att ”lägga ut uppgifter på entreprenad” och ”lägga ut utförandet av arbeten” i artikeln är oklart. 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 av de uppgifter som anges i artikel 3.2, dvs. drift, underhåll och modernisering samt utveckling av järnvägsinfrastrukturen i enlighet med nationell rätt. Den som utför väsentliga uppgifter, dvs. beslutsfattande om kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, ska uppfylla ett flertal av de krav som i direktivet uppställs för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7, 7a, 7b och 7d).

En skillnad mellan de uppgifter som regleras i artikel 7c.1a och 1b handlar om vilka uppgifter som kan läggas ut på ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Till sådana företag får infrastrukturförvaltare – med en motsatsvis läsning – inte lägga ut driften av järnvägsinfrastrukturen, dvs. väsentliga uppgifter och trafikledning. Sammanfattningsvis bör det i järnvägsmarknadslagen anges under vilka förutsättningar det är möjligt för en infrastrukturförvaltare att lägga ut driften av järnvägsinfrastrukturen på någon annan. En infrastrukturförvaltare bör alltså få uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan säkerställas, kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan skyddas och den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Det bör påpekas att detta gäller marknadsregleringen. En infrastrukturförvaltare som anlitar andra för att utföra uppgifter måste också beakta de säkerhetsmässiga konsekvenserna i förhållande till reglerna i järnvägssäkerhetslagen.

Dela uppgifter mellan infrastrukturförvaltare

När det är lämpligt, framför allt av effektivitetsskäl, får infrastrukturförvaltning delas mellan olika infrastrukturförvaltare (skäl 16 i ändringsdirektivet). Det betyder att en infrastrukturförvaltares uppgifter, trots vad som anges i artikel 7c.1, får utföras av andra infrastrukturförvaltare (artikel 7c.2). Det krävs dock att båda infrastrukturförvaltarna (eller samtliga) uppfyller de krav som uppställs på infrastrukturförvaltare och tar fullt ansvar för uppgifterna i fråga.

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. Någon särskild reglering om infrastrukturförvaltarens möjligheter att dela uppgifter bör, till skillnad från vad som föreslås i promemorian, inte föras in järnvägsmarknadslagen.

Närmare föreskrifter

Ändringsdirektivets mer detaljerade regler om vad som gäller när en infrastrukturförvaltare uppdrar åt någon annan att sköta sina uppgifter eller delar uppgifterna med någon annan bör genomföras i förordning eller myndighetsföreskrifter. Till skillnad från vad som föreslås i promemorian bedöms inte något särskilt bemyndigande behövas utöver det generella bemyndigandet att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende. I huvudsak bedöms i stället reglerna kunna genomföras som verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringens formen.

14.3.5 Samarbetsavtal

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska få ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Ett samarbetsavtal ska syfta till att skapa fördelar för transportkunderna, som sänkta kostnader och förbättrad prestanda på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

Infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Trafikverket* önskar förtydliganden av hur ett samarbetsavtal kan ingås på ett icke-diskriminerande sätt och vad ett sådant avtal kan omfatta. *Trafikverket* vill också få klargjort om bestämmelsen innebär en rätt för tillsynsmyndigheten att ingripa i och påverka avtalstecknandet.

Skälen för regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare får enligt artikel 7c.4 i ändringsdirektivet ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt. Avtalen ska syfta till att skapa fördelar för kunderna, som sänkta kostnader eller förbättrad prestanda på den del av nätet som omfattas av avtalet. Det framgår inte närmare vad ett samarbetsavtal ska kunna innehålla.

Det finns i dag olika exempel på samarbeten mellan *Trafikverket* och järnvägsföretag. *Trafikverket* har t.ex. tagit initiativ till samarbetsforumet Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) och olika punktighetssamarbeten. Ett exempel på ett samarbete om punktighet är Driftforum, där *Trafikverkets* trafikledning inom geografiska områden samverkar med berörda järnvägsföretag för att förbättra punktligheten. *Trafikverket* upplyser om 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. *Trafikverket* efterlyser dock förtydligade av hur samarbetsavtal ska kunna ingås på ett icke-diskriminerande sätt.

Utgångspunkten bör vara att alla järnvägsföretag behandlas lika. Om infrastrukturförvaltaren väljer att ingå samarbetsavtal med ett järnvägsföretag, bör även andra järnvägsföretag tillåtas att ingå sådana avtal med förvaltaren på ett icke-diskriminerande sätt. De betyder att om samarbetsavtal ingås för att reglera vissa förhållanden generellt eller för en viss del av järnvägsnätet, bör alla järnvägsföretag som påverkas av de i avtalet reglerade förhållandena eller som trafikerar den del av järnvägsnätet som omfattas av avtalet erbjudas att ingå motsvarande avtal.

Ett samarbetsavtal får endast ingås under överinseende av regleringsorganet eller ett annat oberoende organ som utsetts av medlemsstaten (artikel 7c.4). Det innebär att tillsynsmyndigheten bör få vetskap om samarbetsavtal redan innan de ingås. I järnvägsmarknadslagen bör det därför införas en regel som anger att infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Enligt artikel 7c.4 andra stycket ska det organ som utsetts att granska samarbetsavtalen övervaka tillämpningen av avtalen och i tillämpliga fall lämna rekommendationer om att avtalet ska upphävas. Uppgiften bör i Sverige läggas på tillsynsmyndigheten, som också fullgör uppgiften som regleringsorgan. *Trafikverket* önskar ett förtydligande av om detta kan anses innefatta en rätt för tillsynsmyndigheten att ingripa i och påverka avtalstecknandet. Uppgiften, som bör regleras i järnvägsmarknadslagens kapitel om tillsyn (10 kap.), kan inte anses innefatta en sådan rätt. Befogenheten i detta avseende inskränker sig till en möjlighet att lämna rekommendationer om att avtalet bör upphävas. Om avtalet emellertid får konsekvenser som innebär att infrastrukturförvaltarens agerande står i strid med andra krav på icke-diskriminering i lagen, finns dock lagens allmänna tillsynsverktyg att tillgå, t.ex. förelägganden som också kan förenas med vite.

Även beträffande samarbetsavtal finns närmare bestämmelser i direktivet som bör genomföras i förordning eller myndighetsföreskrifter. Detta bedöms kunna göras som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande som föreslås i promemorian behövs därför inte.

14.3.6 Finansiella krav

Regeringens förslag: Intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur ska endast få användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

En infrastrukturförvaltare ska inte direkt eller indirekt få ge lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren ska inte heller direkt eller indirekt få ta emot lån från ett järnvägsföretag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* vill få klarhet i vilka effekter låneförbudet får i de fall ett järnvägsföretag inte betalar banavgifter i tid.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, innehåller finansiella krav och krav om finansiell insyn hos infrastrukturförvaltare. Artikeln avser främst sådana krav i vertikalt integrerade företag, vilket behandlas nedan i avsnitt 14.4.6–14.4.8. Artikeln innehåller dock även vissa krav i fråga om intäkter och lån som gäller generellt för samtliga infrastrukturförvaltare.

Ett sådant generellt krav är att intäkter från förvaltningen av infrastrukturnät endast får användas för att finansiera infrastrukturförvaltarens verksamhet, vilket inkluderar att betala av förvaltarens lån (artikel 7d.1). Infrastrukturförvaltare 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 14.4.6.

I den engelska versionen av artikel 7d.1 står det ”incomes”, som i den svenska översättningen översatts till ”inkomster”. Det är av betydelse att närmare överväga vad som avses med ordet, eftersom ”incomes” till svenska kan översättas med både inkomst, intäkt, resultat, vinst och avkastning. Det är bokföringsmässigt skillnad mellan intäkter, inkomster och inbetalningar. En inbetalning uppstår när företaget tar emot någon form av likvida medel. Inkomst är ett allmänt begrepp och uppkommer vid själva försäljningstillfället. Intäkt är en periodiserad inkomst, dvs. inkomst hänförd till perioden den avser. En intäkt uppstår när företaget utför en prestation t.ex. en varuleverans eller utför en tjänst. Bokföringen är normalt knuten till faktureringen. Den kan dock behöva periodiseras, dvs. fördelas över tid, om prestationen utförs över flera år. Mot denna bakgrund görs bedömningen att det är intäkter som avses i artikel 7d. I järnvägsmarknadslagen bör det anges att intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur endast får användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

Ett annat generellt finansiellt krav på infrastrukturförvaltare gäller lån till och från järnvägsföretag. Enligt ändringsdirektivet får en infrastrukturförvaltare varken 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). Reglerna i artiklarna 7–7d i ändringsdirektivet riktar sig, förutom just i artikel 7d.3, till infrastrukturförvaltare eller enheter i vertikalt integrerade företag. När bestämmelserna ska genomföras bör kraven även i detta fall lämpligen riktas mot infrastrukturförvaltare. En infrastrukturförvaltare bör därför varken direkt eller indirekt få ge lån till ett järnvägsföretag. En infrastrukturförvaltare bör inte heller, varken direkt eller indirekt, få ta emot lån från ett järnvägsföretag. Att en infrastrukturförvaltare (*Trafikverket*) i samband med obetalda banavgifter har en ordning som innebär att trafikeringsavtalet inte sägs upp förrän viss tid förflutit sedan förfallodagen, bör inte anses innebära att infrastrukturförvaltaren indirekt beviljat ett lån till järnvägsföretaget i enlighet med aktuell bestämmelse.

Delar av bestämmelserna i direktivet om finansiella krav bör genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Det gäller t.ex. regler om att

med intäkter även avses offentliga medel och att intäkter får användas för att betala av infrastrukturförvaltares lån eller att lämna utdelning till företagets ägare (artikel 7d.1). Eftersom det är fråga om nya regler, kan det heller inte uteslutas att det kan behöva införas andra och förtydligande regler för att bestämmelserna ska få avsedd verkan. Sådana regler bör införas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. I den mån föreskrifter inte kan genomföras som verkställighetsföreskrifter kan de beslutas med stöd av ett generellt bemyndigande om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende som även kan användas i frågan om här aktuella finansiella krav (se avsnitt 14.3.1).

14.4 Särskilda krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag

14.4.1 Vad som avses med ett vertikalt integrerat företag

Regeringens förslag: Ett företag ska anses vara vertikalt integrerat 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, eller
- en infrastrukturförvaltare kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

Med kontroll ska avses detsamma som i rådets förordning om kontroll av företagskoncentrationer. Med kontroll ska inte avses sådan kontroll som utövas av staten över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är oberoende av varandra.

Med ett vertikalt integrerat företag ska också avses ett företag som organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är separata juridiska personer, där minst en avdelning utför uppgifter som infrastrukturförvaltare och en eller flera andra avdelningar tillhandahåller transporttjänster.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter i sak på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 3.31 i ändringsdirektivet finns en definition av vertikalt integrerat företag. För att ett företag ska anses vara vertikalt integrerat beskrivs i definitionen fyra organisatoriska modeller som alla innefattar en enhet som bedriver järnvägstrafik eller tillhandahåller transporttjänster och en enhet som är, eller utför uppgifter som, infrastrukturförvaltare. De organisatoriska modellerna är

a) en infrastrukturförvaltare som kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät,

b) en infrastrukturförvaltare som kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät, eller

c) ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät som kontrolleras av en infrastrukturförvaltare.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också 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.

Med kontroll avses i punkt a–c detsamma som i den s.k. koncentrationsförordningen, dvs. rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer. 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 över ett företag. Sådana förhållanden kan uppnås antingen genom ägande- eller nyttjanderätt till ett företags samtliga tillgångar eller en del av dessa, eller genom rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av ett företags organ och deras voteringar eller beslut. Närmare vägledning för vad som avses med kontroll finns i kommissionens konsoliderade tillkännagivande om behörighet enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 om kontroll av företagskoncentrationer (2008/C 95/01).

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). Det betyder att regeringen inte är att betrakta som en mellanliggande enhet i direktivets mening. Den kontroll som utövas av regeringen i förhållande till en infrastrukturförvaltare för det statligt ägda järnvägsnätet och ett eller flera järnvägsföretag är därmed inte att anse som kontroll i direktivets mening. Trafikverket, SJ AB och Green Cargo AB anses därmed inte tillsammans konstituera ett vertikalt integrerat företag.

Huruvida ett företag eller enhet kan anses utöva kontroll över ett annat företag eller en annan enhet är alltså avgörande för om en företagskonstellation utgör ett vertikalt integrerat företag. Det innebär att två företag, trots att inget 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 okomplicerat och kommer att behöva avgöras av rättstillämpningen.

Det finns för närvarande flera företag och föreningar som har tillstånd både som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. De flesta av dessa aktörer förvaltar dock järnvägsanläggningar som genom nu framlagda förslag antingen inte omfattas alls av järnvägsmarknadslagen eller inte omfattas av järnvägsmarknadslagens bestämmelser om vertikalt integrerade företag (5 kap.). Det gäller

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, och

4. lokala lågtrafikerade linjer.

Järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden och järnvägsinfrastruktur som ingår i ett offentlig-privat partnerskap bör inte undantas helt från 4 och 5 kap. i järnvägsmarknadslagen men kan undantas från vissa av bestämmelserna (se avsnitt 6.2.8). Andra företag kan ha tillstånd som järnvägsföretag men har inte som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg eller dragkraft för sådan trafik. För sådana järnvägsföretag bör inte bestämmelserna i bl.a. 5 kap. järnvägsmarknadslagen tillämpas eftersom de inte kan anses vara ett järnvägsföretag den mening som avses i kapitlet.

14.4.2 Vilka som omfattas av de särskilda kraven på oberoende i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska, utöver de allmänna kraven om infrastrukturförvaltares oberoende, följa de särskilda krav som uppställs för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag. Om de allmänna och särskilda kraven är oförenliga, ska de särskilda kraven för vertikalt integrerade företag gälla.

Andra enheter än infrastrukturförvaltaren inom ett vertikalt integrerat företag ska följa särskilda krav om tjänster och redovisning för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter i sak på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Som behandlas ovan bör skyddsreglerna i artiklarna 7–7d i ändringsdirektivet genomföras i två olika kapitel i järnvägsmarknadslagen, ett som gäller för samtliga infrastrukturförvaltare och ett som gäller för infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag (avsnitt 14.3.1). En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag behöver därmed tillämpa både 4 och 5 kap. i järnvägsmarknadslagen. Om emellertid ett visst krav i 4 kap. är oförenligt med de särskilda kraven i 5 kap., bör de särskilda kraven i 5 kap. gälla. Som exempel på detta kan nämnas det låneförbud som bör gälla mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag enligt de allmänna reglerna i 4 kap. För låneavtal som ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag, t.ex. till ett järnvägsföretag, bör i stället gälla att detta är tillåtet om det ingås på marknadsmässiga villkor, dvs. beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsränta och på villkor som återspeglar enhetens egen riskprofil.

De bestämmelser som syftar till att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag riktar sig i några fall även till andra enheter i det vertikalt integrerade företaget. En annan enhet än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag behöver t.ex. 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 t.ex. 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, medan andra bestämmelser, t.ex. om gemensamma informationssystem (artikel 7.5) och möjligheter att lägga ut infrastrukturförvaltarens uppgifter på entreprenad (artikel 7c.1 a), endast avser ”andra enheter”. Det finns ingen förklaring i direktivet till denna skillnad. En tolkning skulle kunna vara att de flesta av kraven endast gäller vertikalt integrerade 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 är inte rimligt att avsikten skulle vara att ett vertikalt 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 järnvägsmarknadslagen bör därför generellt endast uttrycket ”andra enheter” användas. Begreppet enhet bör i fråga om vertikalt integrerade företag ges en vid betydelse och kan t.ex. avse både bolag, föreningar och, när det gäller sådana vertikalt integrerade företag som inte består av olika juridiska personer, avdelningar.

14.4.3 Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska vara en egen juridisk person. Detta krav gäller dock inte för sådana vertikalt integrerade företag som i stället består av klart avgränsade avdelningar.

Andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag ska inte få ha ett avgörande inflytande över de väsentliga uppgifterna.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inte några synpunkter i sak på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Krav på juridisk åtskillnad mellan infrastrukturförvaltare och övriga enheter i vertikalt integrerade företag

Enligt artikel 7.2 första stycket i ändringsdirektivet ska en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag vara juridiskt åtskild från andra juridiska personer inom det vertikalt integrerade företaget. Det kan diskuteras vad som i detta sammanhang avses med begreppet juridiskt åtskild. Ledning kan dock hämtas från

definitionen av vertikalt integrerat företag i artikel 3.31 i ändringsdirektivet. I denna anges fyra organisationsstrukturer, som samtliga innefattar en enhet som förvaltar infrastruktur och en eller flera andra enheter som tillhandahåller transporttjänster och som står i olika kontrollförhållanden gentemot varandra (se avsnitt 14.4.1). En av de fyra varianterna av vertikalt integrerade företag beskrivs som en organisation som innehåller klart avgränsade avdelningar där en avdelning är infrastrukturförvaltare och en annan avdelning tillhandahåller transporttjänster, utan att de är separata juridiska personer. Detta får genom en motsatsvis tolkning anses innebära att kravet på juridisk åtskillnad mellan infrastrukturförvaltaren och de andra enheterna i övriga varianter av vertikalt integrerade företag avser ett krav på att enheterna ska vara separata juridiska personer. I järnvägsmarknadslagen bör det därför föras in en regel som anger att en infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska vara en egen juridisk person. Kravet gäller dock inte för sådana vertikalt integrerade företag som i stället består av klart avgränsade avdelningar.

Andra enheters inflytande över väsentliga uppgifter

Medlemsstaterna ska säkerställa att ingen av de andra enheterna i ett vertikalt integrerat företag har ett avgörande inflytande över en infrastrukturförvaltares beslut som gäller de väsentliga uppgifterna (artikel 7.1 första stycket). Ett liknande krav framgår av artikel 7a.2a, som anger att ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet inte ska ha ett avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna. Med väsentliga uppgifter avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur. Kraven på infrastrukturförvaltarens oberoende vid utövande av de väsentliga uppgifterna föreslås i järnvägsmarknadslagen införas i kapitlet om allmänna krav på oberoende för infrastrukturförvaltare (4 kap.) och blir därmed tillämpliga för samtliga infrastrukturförvaltare, även dem som ingår i ett vertikalt integrerat företag. Eftersom ett vertikalt integrerat företag även kan vara ett företag med klart avgränsade avdelningar, bör det dock införas en särskild bestämmelse som innebär att andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag inte får ha ett avgörande inflytande över beslut som infrastrukturförvaltaren fattar och som rör väsentliga uppgifter. Överväganden kring vad som avses med ”avgörande inflytande” finns i avsnitt 14.4.1.

Förbud mot andra enheters inflytande över den som utses att ansvara för väsentliga uppgifter

Andra enheter än infrastrukturförvaltaren i 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). Bestämmelsen bör tillsammans med andra bestämmelser från direktivet om krav på oberoende för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Ett bemyndigande bör därför införas i lagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om krav för

14.4.4 Styrelseledamöter och andra befattningshavare i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och en befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får en ersättning som grundar sig på det finansiella resultatet för andra enheter i det vertikalt integrerade företaget.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Ledamöterna i en infrastrukturförvaltares styrelse och de personer som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna får enligt ändringsdirektivet inte ta emot en resultatbaserad ersättning från någon annan enhet inom samma vertikalt integrerade företag. Personerna får inte heller ta emot bonusar som huvudsakligen är kopplade till specifika järnvägsföretags finansiella resultat (artikel 7.4). För att genomföra artiklarna bör ett sådant förbud införas i järnvägsmarknadslagen. Förbudet bör utformas så att det riktas mot den infrastrukturförvaltare som ska säkerställa att personerna inte tar emot sådan ersättning. En sådan generell regel om ersättningar från andra enheter i det vertikalt integrerade företaget bör anges innefatta bonusar från järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget. Någon särskild bestämmelse om detta behövs därför inte, till skillnad ifrån vad som föreslås i promemorian.

Det kan noteras att 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 den föreslagna bestämmelsen, behöver det dock inte särskilt anges i lagtexten.

14.4.5 En annan enhet sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett vertikalt integrerat företag

Regeringens förslag: I ett vertikalt integrerat företag ska en annan enhet än infrastrukturförvaltaren få utföra de väsentliga uppgifterna endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om överlåtelse av infrastrukturförvaltares uppgifter till en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Vilka möjligheter som en infrastrukturförvaltare har att lägga ut uppgifter på entreprenad och att dela sina uppgifter med någon annan regleras i artikel 7c i ändringsdirektivet.

Ett grundläggande krav är t.ex. att opartiskhet hos den som tilldelas uppgifter kan garanteras och att det kan säkerställas att konfidentiellt känslig information behandlas konfidentiellt. Det ska också råda ett generellt förbud för en infrastrukturförvaltare att lägga ut uppgifter på ett järnvägsföretag eller någon som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Dessa allmänna krav gäller även för infrastrukturförvaltare i förhållande till andra enheter i ett vertikalt integrerat företag. När det gäller de väsentliga uppgifterna, dvs. beslutsfattande i fråga om kapacitetstilldelning och uttag av avgifter, gäller dock utöver dessa generella krav särskilda krav för vertikalt integrerade företag. I artikel 7c.1a anges att om en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag sköter väsentliga uppgifter, ska den enheten endast utföra sådana uppgifter. Det bör därför i järnvägsmarknadslagen införas en särskild bestämmelse om att i ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren utföra de väsentliga uppgifterna endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Övriga bestämmelser från direktivet om möjligheter och begränsningar när någon annan enhet än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag sköter driften av järnvägsinfrastrukturen m.m. bör meddelas på lägre föreskriftsnivå än lag. Det bör därför införas ett bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om överlåtelse av infrastrukturförvaltares uppgifter till en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag.

14.4.6 Finansiella krav vid vinstutdelning i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska inte få lämna vinstutdelning i fråga om en vinst som har genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till en ägare som utövar kontroll över både infrastrukturförvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I definitionen av begreppet vertikalt integrerat företag i artikel 3.31 i ändringsdirektivet redogörs för de olika typer av vertikalt integrerade företag som kan förekomma (se avsnitt 4.1). I artikel 7d.1 i ändringsdirektivet anges att infrastrukturförvaltare 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 vinstutdelning i vertikalt integrerade företag som har en ägare som kontrollerar både infrastrukturförvaltaren och ett eller flera järnvägsföretag.

Utdelningsförbudet i artikel 7d.1 behöver läsas i ljuset av vad som i övrigt framgår av artikeln, som behandlar vad infrastrukturförvaltaren får använda sina intäkter till. Med intäkter avses dels intäkter från förvaltning av järnvägsnätet (dvs. intäkter från avgifter), dels allmänna medel som tilldelas infrastrukturförvaltaren. Dessa intäkter får användas endast för att finansiera infrastrukturförvaltarens egen verksamhet (se avsnitt 14.3.6).

Ett positivt resultat som genereras av sådana 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 (jfr skäl 18 i ändringsdirektivet).

För att genomföra artikel 7d.1 i direktivet bör en bestämmelse införas i järnvägsmarknadslagen som innebär att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag inte får lämna vinstutdelning som genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till sin ägare som utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget.

14.4.7 Finansiella krav i fråga om lån och skulder i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: Ett lån mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag ska vara tillåtet endast om låneavtalet ingås på marknadsmässiga villkor.

En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas faktiskt och redovisningsmässigt åtskilda från andra enheters skulder i det vertikalt integrerade företaget.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Lån

Enligt artikel 7d.2 och 3 i ändringsdirektivet får en infrastrukturförvaltare varken direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag eller direkt eller indirekt bevilja lån till ett järnvägsföretag. Dessa krav gäller för alla infrastrukturförvaltare, och en generell bestämmelse om låneförbud föreslås för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i järnvägsmarknadslagen (se avsnitt 14.3.6).

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 ett vertikalt integrerat företag. Anledningen till 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 i 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 en utomstående långivare samt att det faktiskt betalas ut och betalas tillbaka. I järnvägsmarknadslagen bör det därför införas en regel som anger att ett lån som ingås mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag är tillåtet endast om det ingås på marknadsmässiga villkor.

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). Det bör därför i järnvägsmarknadslagen anges att en infrastrukturförvaltares skulder ska hållas faktiskt och redovisningsmässigt åtskilda från andra enheters skulder i ett vertikalt integrerat företag.

Av artikel 7d.7 framgår dock att bestämmelsen inte hindrar att en slutbetalning på en skuld görs via en annan enhet inom det vertikalt integrerade företaget. Bestämmelser som genomför bl.a. detta bör införas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

14.4.8 Finansiella krav om tjänster i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: Om en enhet i ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller en tjänst åt infrastrukturförvaltaren i det vertikalt integrerade företaget, ska tjänsten regleras genom ett avtal och tillhandahållas till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att utföra tjänsten och en rimlig vinst.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7d.6 i ändringsdirektivet ska tjänster som erbjuds infrastrukturförvaltaren av andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag vara tillåtna om de tillhandahålls med stöd av avtal och betalas antingen till marknadspriser eller till priser som återspeglar produktionskostnaden tillsammans med en rimlig vinstmarginal. Kravet behöver i likhet med bestämmelserna om lån läsas i ljuset av syftet bakom bestämmelserna enligt skäl 17 i ändringsdirektivet (se avsnitt 14.4.7). Det ska inte vara möjligt att mellan olika enheter inom ett vertikalt företag köpa och sälja tjänster för att korssubventionera järnvägstransportverksamhet på bekostnad av infrastrukturförvaltningen.

Som framgår ovan föreslås ändringsdirektivets skyddsregler för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende i första hand införas på ett sätt som innebär att regleringen riktar sig till infrastrukturförvaltaren, även i fråga om vertikalt integrerade företag. Det är infrastrukturförvaltaren själv som ska säkerställa att de olika oberoendekraven är uppfyllda. När det gäller kraven i artikel 7d.6 är det dock rimligt att de i stället riktas mot den enhet som tillhandahåller en tjänst till infrastrukturförvaltaren. Det är den enhet som tillhandahåller tjänsten som kan säkerställa att tjänsten utförs till ett pris som återspeglar produktionskostnaden tillsammans med en rimlig vinst. I järnvägsmarknadslagen bör det därför finnas en regel som anger att om en enhet i ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller en tjänst åt infrastrukturförvaltaren i det vertikalt integrerade företaget, ska tjänsten regleras genom ett avtal och tillhandahållas till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att utföra tjänsten och en rimlig vinst.

14.4.9 Krav på redovisning för att säkerställa insyn i vertikalt integrerade företag

Regeringens 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 ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna mellan olika enheter i det vertikalt integrerade företaget genom att olika verksamheter redovisas separat.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: För att kontrollera att de finansiella kraven i ett vertikalt integrerat företag följs, 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 järnvägsmarknadslagen att enheter inom ett vertikalt integrerat företag ska ha en redovisning som gör att tillsynsmyndigheten kan kontrollera de finansiella kraven i artikel 7d.

Närmare bestämmelser från direktivet och i övrigt om utformningen av redovisningen bör utfärdas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Det avser t.ex. kravet i artikel 7d.9 i ändringsdirektivet om att infrastrukturförvaltare ska bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra

enheter inom ett vertikalt integrerat företag. Något särskilt bemyndigande om finansiell insyn i vertikalt integrerade företag som föreslås i promemorian behövs inte.

14.4.10 Bemyndigande om hantering av gemensamma informationssystem i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om gemensamma informationssystem och hur känslig information ska hanteras i vertikalt integrerade företag.

Promemorians bedömning överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian görs bedömningen att direktivets regler om informationssystem ska genomföras på lägre föreskriftsnivå, men inget bemyndigande föreslås.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på promemorians bedömning.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7.5 i ändringsdirektivet ska informationssystem, om de är gemensamma för de olika enheterna inom ett vertikalt integrerat företag, säkerställa att 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.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att meddela föreskrifter, varigenom dessa bestämmelser kan genomföras på lägre föreskriftsnivå.

15 Rätt att trafikera, tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter

15.1 Persontrafiken öppnas för konkurrens i Europa

15.1.1 Bakgrund

Marknadsöppning

Den mest centrala ändringen i marknadsregleringen i fjärde järnvägspaketet gäller villkoren för tillträde till järnvägsinfrastrukturen (trafikeringsrätt). Genom ändringen av artikel 10 i direktiv (EU) 2012/34/EU enligt direktiv (EU) 2016/2370 (ändringsdirektivet) införs krav på att öppna de europeiska persontrafikmarknaderna för konkurrens. 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 öppnades för konkurrens den 1 juli

1996 (prop. 1995/96:92). Persontrafikmarknaden öppnades stegvis med början för inrikes chartertåg och nattåg i april 2007 (prop. 2005/06:160), veckoslutstrafiken i juli 2009 och en fullständig marknadsöppning i oktober 2010 (prop. 2008/09:176). Den samhällsköpta persontrafiken har sedan tidigt 1990-tal upphandlats i konkurrens. I praktiken upphandlas i dag nästan all skattesubventionerad lokal och regional tågtrafik och dessutom en del långväga tågtrafik i konkurrens, medan den långväga tågtrafiken bedrivs kommersiellt på ett antal linjer.

Ekonomisk skadlighetsprövning

Redan när den internationella persontrafikmarknaden inom EU öppnades för konkurrens infördes en möjlighet att begränsa tillträdesrätten. Medlemsstaterna ges sedan dess rätt att skydda offentligt avtalad trafik från bortfall av intäkter som den nya kommersiella trafiken kan förorsaka. För att konstatera att ett sådant intäktsbortfall föreligger ska en så kallad skadlighetsprövning eller ett ekonomiskt jämviktstest genomföras. Prövningen ska utföras av det nationella regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen). Den som avser att bedriva persontrafik på järnväg ska offentliggöra sin avsikt. Regleringsorganet ska på 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, behöver inte den nya trafiken ges tillträde. Ny kommersiell trafik kan därmed – om medlemsstaten tillämpar en skadlighetsprövning – begränsas eller inte alls tillåtas om den skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för den offentligt avtalade trafiken.

I Sverige infördes ingen skadlighetsprövning när persontrafikmarknaden öppnades för konkurrens. Den samhällsköpta trafiken har trots detta ansetts de facto ha ett skydd genom att de behöriga myndigheterna subventionerar trafiken. Att införa en skadlighetsprövning skulle innebära ytterligare skydd men samtidigt ytterligare försvåra möjligheterna att starta ny kommersiell persontrafik. Överväganden kring detta finns i propositionen Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176 s. 16 f.).

15.1.2 Rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om vilka som har trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät ska med begränsade ändringar föras över till järnvägsmarknadslagen. Det betyder att ett järnvägsföretag som har sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz ska ha rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor 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 (s.k. andra sökande av infrastrukturkapacitet), ska ha rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Utöver den trafikeringsrätt som framgår av lagen ska infrastrukturförvaltaren bestämma vem som har trafikeringsrätt på det järnvägsnät som förvaltaren råder över. På järnvägsnät som förvaltas av staten, ska regeringen bestämma om sådan trafikeringsrätt.

Rätten att utföra eller organisera trafik ska även gälla på privatägda anslutningslinjer eller privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

Rätten att utföra eller organisera trafik ska inte gälla på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förtortstrafik.

Regeringen ska fortsatt få meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Nuvarande begränsning i föreskriftsrätten för internationell persontrafik på linjen ska dock tas bort.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorians förslag finns inte något uttryckligt krav på att tilldelningen ska ske på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor. Vidare finns ingen särskild reglering om trafikeringsrätt på privatägda anslutningslinjer och sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster, även om avsikten är att även sådana spår omfattas av trafikeringsrätt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att förslaget i promemorian innebär att vissa infrastrukturförvaltare undantas från krav i direktiv 2012/34/EU på ett sätt som avviker från intentionerna i direktivet. Eftersom vissa infrastrukturförvaltare ska undantas från de krav som gäller för bl.a. tilldelning av infrastrukturkapacitet, måste kravet rättvis, icke-diskriminerande och öppenhet enligt Transportstyrelsen framgå även av bestämmelserna om vilka som har rätt att utföra och organisera trafik (trafikeringsrätt). Transportstyrelsen anser vidare att bestämmelsen ska kompletteras med särskilda krav på förvaltare av privatägda anslutningslinjer och sidospår som behövs för tillträde till anläggningar för tjänster, eftersom sådana spår och linjer nu föreslås undantas från begreppet järnvägsinfrastruktur och därmed inte heller längre omfattas av lagens definition av järnvägsnät som används i bestämmelsen om trafikeringsrätt. Även *Inlandsbanan* pekar på denna inkonsekvens i förslaget i promemorian. *Arlandabanan Infrastructure AB* konstaterar att de i promemorian föreslagna bestämmelserna innebär att regeringen fortsatt kan begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms central och Arlanda flygplats, vilket är en förutsättning för att staten ska kunna följa sin del av det koncessionsavtal som ingåtts för sträckan. Vidare konstaterar bolaget, i likhet med vad som framgår av promemorian, att det mot bakgrund av de undantagsmöjligheter som ges för offentlig-privata partnerskap i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, inte längre finns behov av att begränsa regeringens föreskriftsrätt i fråga om internationell persontrafik på sträckan.

Nuvarande ordning

Enligt 5 kap. 2 § järnvägslagen har alla järnvägsföretag med licens och säte inom EES eller i Schweiz rätt att utföra och organisera person- och godstrafik på alla svenska järnvägsnät som inte är uttryckligen undantagna. Detsamma gäller andra fysiska eller 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 (s.k. andra sökande av infrastrukturkapacitet). För järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket får regeringen meddela föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i lagen, har rätt att organisera och utföra trafik på det nätet. För andra järnvägsnät är det infrastrukturförvaltaren som bestämmer vem som, utöver vad som anges i lagen, har rätt att organisera och utföra trafik (5 kap. 1 §).

Enligt 5 kap. 4 § 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 förtortstrafik, 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. Enligt 4 kap. 1 b § järnvägsförordningen är det endast järnvägsföretag som Arlandabanan Infrastructure AB har 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. Regeringen ska också lämna sitt medgivande till ett sådant godkännande. Ett godkännande behövs dock inte för internationell persontrafik eller om det järnvägsföretag som har trafikeringsrätten på sträckan (A-Train AB) samtycker till att låta ett annat järnvägsföretag få tillträde.

Föreslagen ordning

När marknaden för järnvägstrafik öppnas sker det antingen genom ett upphandlings- och koncessionsförfarande i konkurrens eller genom att de som uppfyller visa krav vad gäller tillstånd o. dyl., ges rätt att ansöka om kapacitet på järnvägsnätet för att utföra trafik på kommersiell grund i konkurrens om transportkunder, dvs. passagerare och godskunder (s.k. konkurrens på spåret). I Sverige, liksom i många andra länder, förekommer båda dessa varianter. Den ordning som föreskrivs i järnvägslagen och som genomför direktiv 2012/34/EU avser konkurrens på spåret, medan lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, i första hand påbjuder ett upphandlingsförfarande i konkurrens (även om den också öppnar för direkttilldelning i vissa fall).

De allmänna bestämmelserna om trafikeringsrätt i järnvägslagen bör i allt väsentligt flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Att ha tillträde till ett järnvägsnät, dvs. trafikeringsrätt, innebär inga garantier för att tilldelas tåglägen men ger möjlighet att ansöka om tåglägen och delta i kapacitetstilldelningsprocessen. Som *Transportstyrelsen* framför finns dock skäl att i samband med detta göra vissa kompletteringar av bestämmelserna.

Genom bestämmelserna om vilka som har trafikeringsrätt i lagen genomförs artiklarna 10.1. och 10.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Av dessa artiklar framgår att järnvägsföretag på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor ska beviljas tillträde till järnvägsinfrastrukturen för att bedriva person- och godstrafik. I nuvarande reglering i järnvägslagen framgår dock kravet på icke-diskriminering och konkurrensneutralitet i kapitlet om tilldelning av infrastrukturkapacitet (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.). Enligt nu framlagda förslag ska dock vissa infrastrukturförvaltare kunna medges undantag från bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter i järnvägsmarknadslagen. Det gäller t.ex. förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden. För att även sådana infrastrukturförvaltare ska omfattas av krav på att behandla järnvägsföretag på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor vad gäller tillträdesrätt, bör bestämmelserna i detta avseende kompletteras. Eftersom den svenska lagen även medger organisatörer av trafik trafikeringsrätt, bör motsvarande tillägg göras även i fråga om infrastrukturförvaltares agerande i förhållande till sådana aktörer. Vidare pekar *Transportstyrelsen* och *Inlandsbanan* på att privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår enligt förslagen inte ska omfattas av begreppet järnvägsinfrastruktur och att de därmed inte heller utgör järnvägsnät enligt den föreslagna definitionen i järnvägsmarknadslagen (dvs. sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare). Såväl i nuvarande regler i järnvägslagen om trafikeringsrätt som i de nu föreslagna bestämmelserna i järnvägsmarknadslagen anknyter trafikeringsrätten till vissa järnvägsnät. Eftersom direktivet innebär att även privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår ska vara föremål för öppet tillträde i de fall det behövs för tillträde till anläggningar för tjänster, bör regleringen av trafikeringsrätt i järnvägsmarknadslagen kompletteras även i detta avseende.

I och med ändringsdirektivet öppnas även de europeiska persontrafikmarknaderna för konkurrens. Det blir inte längre möjligt för medlemsstaterna 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 rätt att begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare på infrastruktur som ingår i ett offentlig-privat partnerskap. Det gäller under förutsättning att partnerskapet ingicks före den 16 juni 2015 och att den privata parten i partnerskapet också är ett järnvägsföretag med ansvar för att tillhandahålla persontrafik på infrastrukturen. A-Train AB:s rätt enligt avtalet Arlandabanan Project Agreement (APA) att bedriva trafik på Arlandabanan omfattas av detta undantag. Medlemsstaten kan i dessa fall välja att begränsa andra järnvägsföretag

från rätten att ta upp och lämna av passagerare på stationer i anslutning till infrastrukturen. 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 det nya undantaget i artikel 2.12, inte längre begränsas i fråga om internationell persontrafik. Det saknas därmed, som *Arlandabanan Infrastructure AB* konstaterar, skäl att fortsättningsvis behandla internationell och nationell persontrafik olika. Den begränsningen i föreskrifträtten förs därför inte över från järnvägslagen.

I järnvägslagen är vissa järnvägsnät och viss infrastruktur undantagna från det öppna tillträdet. Det gäller järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förtortstrafik, lokala och regionala fristående järnvägsnät 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. Ingen ändring i sak är avsedd, men endast undantaget för infrastruktur för stads- och förtortstrafik förs över till 6 kap. järnvägsmarknadslagen. De andra näten kommer antingen inte att omfattas av järnvägsmarknadslagen eller omfattas endast av järnvägsmarknadslagens bestämmelser om tjänster.

15.2 Tilldelning av infrastrukturkapacitet

15.2.1 Järnvägslagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet

Regeringens förslag: Flertalet bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet i järnvägslagen ska oförändrade föras över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Tilldelning av infrastrukturkapacitet

I 6 kap. järnvägslagen finns bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster. De bestämmelser som gäller för tilldelning av infrastrukturkapacitet förs i huvudsak oförändrade över till nya järnvägsmarknadslagen. Detsamma gäller för bestämmelserna om tillhandahållande av tjänster, även om de nu föreslås samlas i ett eget särskilt kapitel i järnvägsmarknadslagen (se avsnitt 16).

Av de bestämmelser i 6 kap. järnvägslagen som förs över oförändrade i sak finns huvuddelen av grundläggande skyldigheter för infrastrukturförvaltare (1, 3 och 4 §§), rapportering av avvikelser för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter (4 a §), beskrivning av järnvägsnät (5 och 5 a §§), 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 §§) och trafikeringsavtal (22 §).

De materiella ändringar som föreslås vad gäller kapacitetstilldelningsprocessen och till denna anslutande reglering redovisas i följande avsnitt.

I nuvarande järnvägslag och i promemorian är bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet förenade med ett förhållandevis stort antal bemyndiganden. Bedömningen görs att flertalet av de bestämmelser som kan komma i fråga kan meddelas i form av verkställighetsföreskrifter till de olika reglerna i lagen. Det gäller i första hand de mer detaljerade reglerna från direktiv 2012/34/EU, som alltså bedöms kunna genomföras med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Järnvägsmarknadslagens regler om infrastrukturkapacitet bör dock fortsatt vara förenade med bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning och beskrivning av järnvägsnät. Till järnvägsmarknadslagen bör också bemyndigande om beredskapsplaner föras över. Med stöd av bemyndigandet kan t.ex. införas krav på att järnvägsföretag ska ha planer för att säkerställa att resenärer vid avbrott i trafiken kan få tillgång assistans (jfr artikel 13a.3 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370 och Europaparlamentets och rådet förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer).

Förbud mot att utföra trafik och ansvara för tilldelning och avgifter

Enligt 6 kap. 2 § järnvägslagen får den som utför eller organiserar trafik inte samtidigt ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter, vilket innebär ett förbud mot s.k. vertikal integration. Tillsynsmyndigheten får dock meddela undantag från förbudet om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt. Transportstyrelsen har meddelat ca 20 undantag, främst till industrier och museiföreningar men även till t.ex. A-Train AB.

Genom 6 kap. 2 § järnvägslagen har artikel 7 i direktiv 2012/34/EU, i den ursprungliga lydelsen, införlivats i svensk rätt. Med ändringsdirektivet 2016/2370 ändras artikel 7 samt tillkommer ytterligare krav genom de nya artiklarna 7a–7d. Dessa innebär att det blir tillåtet med företag som både är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (s.k. vertikalt integrerade företag). I stället införs krav på att sådana företag ska uppfylla särskilda krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende (jfr avsnitten 14.3 och 14.4). Eftersom vertikalt integrerade företag blir tillåtna, finns det inte längre möjlighet eller anledning att ha kvar ett förbud mot vertikalt integrerade företag med rätt för tillsynsmyndigheten att i ett enskilt fall besluta om undantag från förbudet. Hittillsvarande 6 kap. 2 § järnvägslagen bör därför inte föras över till den nya lagen.

15.2.2 Minimipaketet för tillträdestjänster

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska ge dem som har tilldelats infrastrukturkapacitet rätt att utnyttja denna kapacitet. Vidare

ska dessa på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt ges tillgång till:

- användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar,
- 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 utföra den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker att regler om minimipaket av tillträdestjänster förs in i järnvägsmarknadslagen och anser att det kan vara till hjälp vid avgränsningen mellan tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster.

Skälen för regeringens förslag: I direktiv 2012/34/EU anges att infrastrukturförvaltare på ett icke-diskriminerande sätt ska tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaket av tillträdestjänster som anges i punkt 1 i bilaga II till direktivet (artikel 13.1). Av bilaga II punkt 1 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 och f) all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Bestämmelsen är inte ny utan fanns redan i bilaga II till direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. I järnvägslagen används dock inte begreppet ”minimipaketet av tillträdestjänster”. Det har inte framkommit att det skulle utgöra ett problem på den svenska järnvägsmarknaden att järnvägsföretag eller andra sökande inte får tillgång till de tillträdestjänster som räknas upp i punkt 1 i bilaga II. Den som tilldelas kapacitet i form av ett tågläge har utan särskild reglering om detta t.ex. rätt att utnyttja den kapacitet som har tilldelats, vilket innefattar en rätt att även utnyttja infrastrukturen t.ex. växlar. Vidare ingår i definitionen av järnvägsinfrastruktur i järnvägslagen de anläggningar som anges i punkt 1 b–f i bilaga II, exempelvis växlar och signalsystem. När ett järnvägsföretag eller någon 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 direktivet.

Kommissionen har dock i ett s.k. pilotärende haft invändningar mot det svenska införlivandet (EU-Pilot Ref. No EUP [2016] 8940) och vill, som det får förstås, se en sammanhållen reglering under benämningen från direktivet – minimipaket av tillträdestjänster. En bestämmelse om minimipaketet för tillträdestjänster behöver därför införas i den svenska lagstiftningen. Det finns dock även andra skäl för att i järnvägsmarknadslagen tydligare ange vilka tillträdestjänster som ett

järnvägsföretag eller en annan sökande har rätt till. Det gäller t.ex. tydliggörande av gränsen mellan tillträdestjänster och andra tjänster. Vidare används begreppet minimipaket av tillträdestjänster även i reglerna om avgiftsuttag, enligt vilka avgifter för användningen av sådana tjänster ska fastställas till de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av fordonet.

Sammantaget görs bedömningen att regler om minimipaketet av tillträdestjänster på ett sammanhållt sätt nu bör införas i lagen. Rätten till minimipaketet av tillträdestjänster bör omfatta både järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet, vilket överensstämmer med nuvarande reglering.

15.2.3 Undantag från krav på att upprätta en verksamhetsplan

Regeringens förslag: Bestämmelser om undantag från krav på att upprätta verksamhetsplan ska i sak föras över från järnvägslagen. Tillsynsmyndigheten ska få undanta den som förvaltar en lokal lågtrafikerad järnvägslinje från kravet på att upprätta en verksamhetsplan.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

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. Det finns enligt artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU möjlighet att medge undantag från kravet. Undantagsmöjligheten har förts in i järnvägslagen (6 kap. 1 a § andra stycket). 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 järnvägsmarknaden. Om järnvägsinfrastrukturen i fråga faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU, ska kommissionens beslut först inhämtas. Genom bestämmelsen utnyttjas en undantagsmöjlighet som ges i artikel 2.4 i direktivet.

Eftersom definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur genom framlagda förslag i järnvägsmarknadslagen begränsas och därmed motsvarar direktivets definition av begreppet, behövs inte längre en distinktion mellan infrastruktur som faller in under direktivets definition och annan infrastruktur. All infrastruktur som omfattas av järnvägsmarknadslagen omfattas av direktivets reglering. Om tillsynsmyndigheten avser att undanta en infrastrukturförvaltare för lokal eller regional järnvägsinfrastruktur, ska därför fortsättningsvis alltid

Lokal lågtrafikerad järnvägslinje

Genom ändringsdirektivet införs en ny möjlighet till undantag från bl.a. kravet på att upprätta en verksamhetsplan för lokala lågtrafikerade järnvägslinjer (artikel 2.3a).

I järnvägsmarknadslagens inledande kapitel föreslås 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, i de fall endast ett järnvägsföretag utför trafik på linjen, från kap. 7 och 8 (tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter). Bestämmelsen om verksamhetsplaner finns i 7 kap. Det aktuella undantaget, som enbart avser bestämmelsen om verksamhetsplan i 7 kap., torde i första hand aktualiseras om den lokala lågtrafikerade linjen trafikeras av fler än ett järnvägsföretag och därmed möjligheten att bevilja undantag från hela kap. 7 och 8 inte är för handen. Till skillnad från undantagen i lagen som gäller järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse krävs inget beslut från kommissionen i frågan. När det gäller undantag för lokala lågtrafikerade linjer är det tillräckligt att kommissionen informeras innan myndigheten fattar sitt beslut.

15.2.4 Tidsplan för tilldelning av infrastrukturkapacitet och kapacitet för banarbeten

Regeringens förslag: I lagen ska det upplysas om att infrastrukturförvaltare vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten ska följa den i bilaga VII till direktiv 2012/34/EU föreskrivna tidsplanen.

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

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian anges att infrastrukturförvaltare ska följa den tidsplan för tilldelningsförfarandet som regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att den svenska implementeringen av bestämmelserna om hantering av banarbeten i tilldelningsprocessen inte ligger i linje med direktiv 2012/34/EU och därför bör ändras. *Trafikverket* anser också att det i lagen ska hänvisas till den i bilaga VII till direktiv 2012/34/EU intagna tidsplanen för kapacitetstilldelning och planering av underhållsarbete samt att lagen kompletteras med direktivets krav om att tillräcklig hänsyn därvid ska tas till hur detta påverkar de sökande. *SJ AB* och *Branschföreningen tågoperatörerna* (numera *Tågföretagen*) anser däremot att infrastrukturförvaltaren i största möjliga utsträckning även fortsatt ska

ange sitt behov av kapacitet för banarbeten senast då järnvägsföretag och andra sökande anger sitt behov av kapacitet.

Skälen för regeringens förslag

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 (6 kap. 1 § tredje stycket).

Enligt artikel 43.1 i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltare följa tidsplanen i bilaga VII till direktivet. Bestämmelserna i bilaga VII var fram till den 1 januari 2018 införda i järnvägsförordningen. Genom 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 som ersätter bilaga VII, regleras emellertid tidsplanen i direkt tillämplig EU-reglering. Bestämmelsen i järnvägslagen om att infrastrukturförvaltare ska iaktta den tidsplan för tilldelningsförfarandet som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande föreskriver bör för att underlätta förståelsen av regelverket ersättas av en bestämmelse som innebär att infrastrukturförvaltare vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten ska följa tidsplanen i bilaga VII till direktivet. Hänvisningen bör vara dynamisk, dvs. att den bör avse den vid var tid gällande lydelsen av beslutet som numera utgör bilaga VII. Skälet för att föreslå en dynamisk hänvisning är att regeln är av ren upplysningskaraktär. Eftersom bilagan numera utgörs av ett direkt tillämpligt beslut, är den direkt tillämplig oavsett om det finns en hänvisning till den i lagen eller inte. Vidare bör det hänvisas till bilagan i direktivet i stället för till beslutet, så att lagen inte behöver ändras om kommissionen t.ex. ersätter beslutet av ett nytt beslut eller en förordning.

Planering av infrastrukturkapacitet för banarbeten

I järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltare ska ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då övriga ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet ska ha kommit in till infrastrukturförvaltaren (6 kap. 8 §). Infrastrukturförvaltaren ska därmed ange sitt behov av kapacitet för banarbeten senast då järnvägsföretag och andra sökande anger sina behov av kapacitet. Begreppet banarbeten är vitt och avser alla slags infrastrukturarbeten, t.ex. underhåll, moderniseringar och ombyggnationer.

I artikel 53.1 i direktiv 2012/34/EU anges att ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten ska ges in under tågplaneprocessen. När artikeln införlivades i järnvägslagen angavs att lagens utformning skulle uppmuntra infrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens egna önskemål om användning av kapacitet för att utföra planerade banarbeten skulle därför i det närmaste jämföras med en kapacitetsansökan från en

organisatör eller utförare av järnvägstrafik. Härigenom skulle det möjliggöras en avvägning mellan trafikens behov och behovet av vidmakthållande respektive utveckling av infrastrukturen. Samtidigt skulle infrastrukturförvaltaren ges största möjliga flexibilitet vid kapacitetstilldelningen. Järnvägstrafikens kortsiktiga behov fick inte tränga undan behovet av långsiktigt vidmakthållande och utveckling av infrastrukturen (prop. 2003/04:123 s. 118 f.).

Trafikverket framhåller i sitt remissvar att synsättet att betrakta banarbeten och tåglägen som i det närmaste likvärdiga konkurrenter om infrastrukturkapacitet har inneburit svårigheter och otydligheter för både infrastrukturförvaltaren och marknadens övriga aktörer. Trafikverket framhåller att denna ordning inte heller har direkt stöd i de europeiska rättsakterna. Med reglerna i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU anser Trafikverket att det har blivit än mer tydligt att banarbeten inte ska konkurrera om kapacitet med tåglägesansökningar. När infrastrukturkapacitet reserveras ska dock infrastrukturförvaltaren ta tillräcklig hänsyn till hur detta påverkar de sökande. Både *SJ AB* och *Branschföreningen tågoperatörerna* anser å andra sidan att det med hänsyn till de utmaningar det svenska systemet för kapacitetstilldelning står inför, behovet av förutsägbarhet och systematik inte nog kan betonas. Infrastrukturförvaltaren bör därför, enligt deras mening, även fortsatt i största möjliga utsträckning ange sina behov av kapacitet för banarbeten redan i samband med att övriga sökande anger sina behov av kapacitet.

Det kan mot denna bakgrund konstateras att starka skäl fortsatt talar för att en infrastrukturförvaltare bör ange sina behov av kapacitet för banarbeten i samband med att övriga som ansöker om infrastrukturkapacitet ger in sina ansökningar. Kommissionen har dock genom det delegerade beslutet (EU) 2017/2075 som ändrar bilaga VII till direktiv 2012/34/EU fastställt en tidsplan för kapacitetstilldelningen och planering av banarbeten. I beslutet, som är direkt tillämpligt, införs bestämmelser om tillfälliga kapacitetsrestriktioner, t.ex. när infrastrukturförvaltare ska samråda och informera om banarbeten. Infrastrukturförvaltare ska enligt beslutet informera om större banarbeten före den tidpunkt som gäller för ansökan om kapacitet för tåglägen, medan information kan lämnas senare om det rör sig om mindre banarbeten. För att undvika att den svenska lagstiftningen inte överensstämmer med det direkt tillämpliga beslutet bör regleringen i lagen justeras. I järnvägsmarknadslagen bör det därför framgå att infrastrukturförvaltare ska ange sitt behov av infrastrukturkapacitet senast under tilldelningsförfarandet. Med ”under tilldelningsförfarandet” avses hela förfarandet som leder fram till ett tilldelat tågläge.

15.2.5 Yttrande över förslag till tågplan

Regeringens förslag: Bestämmelsen om att infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet m.m. ska i allt väsentligt föras över till järnvägsmarknadslagen. Tidsfristen om en månad för berörda parter att

yttra sig över förslaget ska begränsas till infrastrukturförvaltarens första förslag till tågplan.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker promemorians förslag att tidsfristen om en månad för yttrande över förslag till tågplan endast ska gälla infrastrukturförvaltarens första förslag till tågplan. *Trafikverket* tillstyrker också förslaget men anser att det därutöver ska göras omfattande och detaljerade kompletteringar till bestämmelsen för att bl.a. ta hänsyn till förfarandet enligt kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075.

Skälen för regeringens förslag: Enligt järnvägslagen ska infrastrukturförvaltare, utifrån de ansökningar om infrastrukturkapacitet som kommit in till infrastrukturförvaltaren och med beaktande av behovet av reservkapacitet, ta fram ett förslag till tågplan (6 kap. 9 §). Berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget under minst en månads tid. Med beaktande av de yttranden som inkommer och den samordning som följer, ska infrastrukturförvaltaren ta fram reviderade förslag till tågplan. Det kan förekomma att flera reviderade förslag till tågplan presenteras för de berörda parterna. Frågan om vilket eller vilka av dessa som omfattas av kravet på att tidsfristen för yttrande ska uppgå till en månad har behandlats av Transportstyrelsen (TSJ 2015-510). Transportstyrelsen beslutade att Trafikverkets hantering av en tidsfrist för förslag till tågplan var förenlig med järnvägslagen och ansåg att kravet på att tidsfristen inte fick understiga en månad endast avser det första förslaget till tågplan som infrastrukturförvaltaren presenterar. Det ansågs inte rimligt att parterna vid varje reviderat förslag skulle ha rätt att yttra sig under minst en månads tid. Ett förtydligande av detta förhållande föreslås när den aktuella bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen.

Trafikverket anser att bestämmelsen om förslag till tågplan bör kompletteras ytterligare för att den svenska lagen ska överensstämma med bilaga VII till direktivet. Trafikverket föreslår att förfarandet delas upp i de ansökningar som inkommer före sista ansökningsdatum för kapacitet och de som inkommer efter sista ansökningsdatum.

Som behandlas ovan (avsnitt 15.2.4) bör en upplysningsbestämmelse om att infrastrukturförvaltare ska följa tidsplanen för det tilldelningsförfarande som regleras i direktivets bilaga VII införas i järnvägsmarknadslagen. Av det beslut som för närvarande utgör bilaga VII framgår att infrastrukturförvaltaren har ett förhållandevis stort handlingsutrymme att i sin järnvägsnätbeskrivning fastställa egna regler för vad som ska gälla för ansökningar om infrastrukturkapacitet som inkommer efter sista ansökningsdatum. Det allmänna kravet på att alla sökande ska behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt gäller naturligtvis även i fråga om sådan tilldelning. Någon ytterligare reglering av bestämmelsen om förslag till tågplan bör inte införas i lag. Om behov av preciseringar i föreskrifter kvarstår, bör i stället kompletteringar ske i förordning eller myndighetsföreskrifter. Det nuvarande bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning och beskrivning av järnvägsnät bör föras över till järnvägsmarknadslagen.

Regeringens förslag: En ansökan om enstaka tåglägen inom en gällande tågplan (ad hoc) ska besvaras senast inom fem arbetsdagar. Ansökningar som avser mer än enstaka tåglägen inom en gällande tågplan ska besvaras snarast möjligt.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorians förslag innehåller inte någon begränsning till enstaka tåglägen i fråga om infrastrukturförvaltarens skyldighet att svara på ansökan inom fem arbetsdagar.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att bestämmelsen ska kompletteras med bl.a. begränsningen att endast ansökningar om enstaka tåglägen inom gällande tågplan ska besvaras inom fem arbetsdagar. Mer omfattande ansökningar och större trafikupplägg bör enligt *Trafikverket* i stället besvaras så fort som möjligt. *Trafikverket* anser också att bestämmelserna om kapacitetsplaneringen i lagen måste öppna upp för ytterligare steg i enlighet med kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 (bilaga VII till direktiv 2012/34/EU), som även reglerar ansökningar som kommer in efter sista ansökningsdagen, men innan den nya tågplanen börjat gälla, och att det bör klargöras hur dessa ansökningar ska hanteras i förhållande till ad-hoc-ansökningar och kravet på reservkapacitet för kommande ad hoc-ansökningar. *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* vill också att det i lagen klargörs vad som gäller för infrastrukturförvaltarens skyldighet att i kapacitetstilldelningsprocessen spara kapacitet (reservkapacitet) för kommande eventuella ad hoc-ansökningar.

Skälen för regeringens förslag: Enligt järnvägslagen ska en ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar (6 kap. 16 §). Ad hoc-ansökningar regleras i artikel 48 i direktiv 2012/34/EU. Av artikeln framgår att infrastrukturförvaltaren ska besvara ad hoc-ansökningar om enskilda tåglägen så fort som möjligt och under alla omständigheter inom högst fem arbetsdagar.

Att hantera omfattande ansökningar och större trafikupplägg på så kort tid är förenat med stora svårigheter. I direktivet uppställs också detta krav endast i fråga om ansökningar som begränsas till enskilda tåglägen. Mot denna bakgrund bör bestämmelsen justeras när den flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Direktivets begränsning om fem arbetsdagar för hantering av ansökningar bör endast gälla för enstaka tåglägen. För ansökningar som omfattar mer än enstaka tåglägen bör det i stället gälla att dessa ska besvaras snarast möjligt.

Trafikverket anser också att järnvägslagens reglering av tilldelningsförfarandet som i dag innehåller ”förslag till tågplan” och ”tågplan” ska kompletteras med bestämmelser om preliminär och slutlig tågplan för att anpassas till kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075, som ersätter bilaga VII till direktiv 2012/34/EU. Av beslutet framgår att ansökningar som ges in till infrastrukturförvaltaren efter sista ansökningsdagen för tåglägen ska övervägas av infrastrukturförvaltaren. Beslut som gäller sådana ansökningar ska fattas i enlighet med ett förfarande som infrastrukturförvaltaren fastställer och offentliggör i sin

beskrivning av järnvägsnätet. Vidare framgår att infrastrukturförvaltaren får ändra ett tilldelat tågläge om det godkänns av den som egentligen hade tilldelats detta tågläge. Om det görs ändringar, ska tågplanen justeras. Sådana justeringar får dock ske senast en månad före den egentliga ändringen av tågplanen, dvs. vid midnatt andra lördagen i december.

Av skäl 53 i direktiv 2012/34/EU framgår att det är viktigt att infrastrukturförvaltare ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet samtidigt som de sökandes rimliga krav tillgodoses. I järnvägsmarknadslagen bör det som en grundläggande skyldighet för infrastrukturförvaltaren hänvisas till bilaga VII som i detta avseende innehåller ett förhållandevis stort handlingsutrymme för infrastrukturförvaltare att inrätta en ordning för ansökningar som inkommer efter sista ansökningsdagen och därmed även hur dessa förhåller sig till sådana ad hoc-ansökningar som regleras i lagen. Någon ytterligare reglering i järnvägsmarknadslagen bör inte införas. Om bedömningen görs att det krävs ytterligare föreskrifter bör sådana införas i förordning eller myndighetsföreskrifter. Bemyndiganden för kapacitetstilldelningsförfarandet flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Trafikverket och *Transportstyrelsen* vill också se klargöranden i lagen om vad som gäller för infrastrukturförvaltares skyldighet att i kapacitetstilldelningsprocessen spara kapacitet (reservkapacitet) för kommande eventuella ad hoc-ansökningar. Det kan konstateras att möjligheten att ansöka om ad hoc-tåglägen i första hand används av dem som bedriver godstrafik, eftersom sådan trafik oftast har kortare planeringshorisont än persontrafiken. Hur mycket kapacitet som avsätts i det ordinarie tilldelningsförfarandet blir därför avgörande för i vilken mån godstrafikens behov av infrastrukturkapacitet kan tillgodoses. Frågan regleras i artikel 48.2 i direktiv 2012/34/EU. Av artikeln framgår att infrastrukturförvaltare vid behov ska göra en uppskattning av vilken reservkapacitet som ska finnas tillgänglig för att snabbt kunna svara på ad hoc-ansökningar samt att detta även ska gälla för överbelastad infrastruktur. Skyldigheten för infrastrukturförvaltare att bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive reservkapacitet, finns för närvarande i 6 kap. 3 § järnvägslagen. Infrastrukturförvaltaren ska enligt 6 kap. 9 § järnvägslagen ta fram ett förslag till tågplan med beaktande av de ansökningar som kommit in och behovet av reservkapacitet. Dessa bestämmelser bör flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Någon ytterligare reglering och precisering av infrastrukturförvaltares skyldigheter i dessa avseenden saknas det beredningsunderlag för och bör därför nu inte införas.

15.2.7 Överbelastningsförklaring för kommande tågplanepериод

Regeringens förslag: Om det är uppenbart att det kommer att uppstå en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepериод, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen*, som finner att förslaget innebär en anpassning till direktivet, tillstyrker förslaget. *Trafikverket* konstaterar att kraven på att förklara infrastrukturen som överbelastad skärps och upplyser om att en sådan förändring, utöver annat, kommer att kräva ytterligare resurser för att genomföra kapacitetsanalyser och upprätta kapacitetsförstärkningsplaner. Trafikverket anser också att det kan finnas skäl att pröva huruvida direktivets formulering ”inom en nära framtid” implementeras på ett adekvat sätt genom förslagets formulering ”inom kommande tågplanepериод”.

Skälen för regeringens förslag: Enligt hittillsvarande 6 kap. 13 § järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren, om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, 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 tågplanepериод, får infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds. Paragrafen genomför delar av artikel 47.1 i direktiv 2012/34/EU, som anger att om det efter samordning av begärda tåglägen och efter samråd med de sökande inte är möjligt att helt tillgodose alla ansökningar om kapacitet, ska infrastrukturförvaltaren omedelbart förklara den delen av infrastrukturen där detta har inträffat som överbelastad. Detta ska även göras där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid.

En överbelastningsförklaring innebär att infrastrukturförvaltaren ska göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan (artikel 47.2). Som framgår ovan anges i nuvarande lydelse av 6 kap. 13 § andra stycket järnvägslagen att infrastrukturförvaltaren i de fall betydande kapacitetsbrist kan förväntas inom den kommande tågplanepериодen får förklara den delen av infrastrukturen som överbelastad. Kommissionen har i ett s.k. pilotärende haft invändningar mot det svenska införlivandet av artikel 47 (EU-Pilot Ref. No EUP [2016] 8940) på denna punkt. Kommissionen anser att direktivet inte ger utrymme för något val om huruvida infrastrukturen ska förklaras överbelastad vid framtida kapacitetsbrist. När bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen föreslås därför att bestämmelsen ändras så att en infrastrukturförvaltare ska förklara en del av järnvägsinfrastrukturen som överbelastad, om det är uppenbart att det kommer att uppstå betydande kapacitetsbrist på den delen av infrastrukturen inom kommande tågplanepериод. *Trafikverket* ifrågasätter om direktivets formulering ”inom en nära framtid” genomförs på ett korrekt sätt genom formuleringen ”inom kommande tågplanepериод”. Det kan konstateras att bestämmelsen handlar om kapacitetstilldelningsprocessen inför kommande tågplanepериод. Nuvarande formulering av bestämmelsen får därför anses motsvara direktivets reglering, och bör oförändrad i sak flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

15.2.8 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter ska i sak flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som nyttjar infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägsnätet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås också ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget och anser att det ligger närmare direktivet och förtydligar syftet med kvalitetsavgifterna. *Trafikverket* anser att promemorians skrivning om att kvalitetsavgifterna ska reducera driftsstörningar ska ersättas av formuleringen minimera driftsstörningar. *Branschföreningen tågoperatörerna* (numera *Tågföretagen*) och *SJ AB* har inga invändningar mot promemorians förslag men anser nuvarande ordning att kvalitetsavgifter får dras av mot den rätt till ersättning som kan föreligga enligt bestämmelserna om regressrätt enligt järnvägstrafiklagen ska ändras med hänsyn till de syften och drivkrafter som ligger till grund för systemet med kvalitetsavgifter. *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* anser att systemet med kvalitetsavgifter inte fungerar tillfredställande för museitrafiken.

Skälen för regeringens förslag

Bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter samlas

Enligt artikel 35 i direktiv 2012/34/EU ska avgiftssystem för infrastruktur motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsstörningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Verksamhetsstyrningen får inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet, ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till företag som går bättre än planerat.

I järnvägslagen har det för att genomföra direktivet på denna punkt införts regler om att den som orsakar störningar i järnvägssystemet ska betala kvalitetsavgifter. För närvarande är bestämmelserna utspridda och uppdelade på två olika kapitel, dels kapitlet om tilldelning av infrastrukturkapacitet, dels kapitlet om avgifter (6 kap. 4 a, 22 a och 22 b §§ samt 7 kap. 5 a § järnvägslagen).

Villkoren för kvalitetsavgifter regleras i trafikeringsavtalet. Kvalitetsavgifterna är ömsesidiga och ska 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 har orsakat. Det innebär att händelser som ligger utanför deras respektive möjlighet till kontroll inte omfattas av kravet. Det skulle exempelvis kunna handla om en brand invid spåret som stoppar trafiken och som varken järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har 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 måste dock vara så ekonomiskt kännbara att de har en styrande effekt på båda parternas agerande.

Av bestämmelserna framgår också att verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter endast gäller vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgifterna ska ha en styrande effekt och motivera parterna att reducera driftsstörningar 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 incitamentsystem inte att ha någon styrande effekt och därmed inte längre fylla någon funktion. Tillämpningen av systemet ska vid sådana förhållanden upphöra.

Det kan konstateras att en kvalitetsavgift till skillnad från övriga avgifter i lagen inte är en avgift som är kopplad till tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Något egentligt skäl för att avgiftsdelen av bestämmelserna ska finnas i anslutning till övriga avgiftsbestämmelser i lagen finns därför inte. Bestämmelserna om kvalitetsavgifter bedöms bli enklare och tydligare om de i stället samlas under en rubrik. I förslaget till järnvägsmarknadslag bör bestämmelserna därför samlas i 7 kap. Närmare överväganden kring bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter finns i propositionen Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet (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 det aktuella avgiftssystemet för infrastruktur motivera järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att både reducera driftsstörningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda (artikel 35).

När bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter förs över till järnvägsmarknadslagen bör bestämmelsen ändras så att syftet vidgas och återspeglar lydelsen av artikel 35. Kvalitetsavgifter bör därmed

utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägssystemet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda. Avsikten är att kvalitetsavgifter ska ha en styrande effekt genom att förmå parterna att anstränga sig för att uppfylla sina åtaganden vad gäller tidhållning. Avgifterna ska betalas av den part som inte uppfyller sina åtaganden i enlighet med vad som kommit till uttryck i trafikeringsavtalet (28 och 29 §§). De ska utformas på ett sätt som utgör incitament för aktörerna att vidta skäligen åtgärder i sin verksamhet för att minimera driftsstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda. Avgifterna bör vara så ekonomiskt kännbara för såväl infrastrukturförvaltaren som järnvägsföretaget eller trafikorganisationen 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 bör sättas så högt att de åtgärder en verksamhetsutövare bedömer som nödvändiga för att undvika betalning inte framstår som rimliga vid en kostnads- och nyttoanalys. Det skulle t.ex. kunna handla om en stor investering i exempelvis infrastruktur eller rullande materiel som leder till mycket marginella tids- och punktlighetsvinster. Några nya överväganden i fråga om den av *Branschföreningen tågoperatörernas* och *SJ AB* framförda invändningen mot att kvalitetsavgifter dras av mot regresssättning enligt järnvägstrafiklagen görs inte i detta ärende. Detsamma gäller de av *JHRF* framförda invändningarna mot tillämpningen av systemet med kvalitetsavgifter för museitrafiken.

Bemyndigande

I järnvägslagen finns det inget bemyndigande till regeringen eller tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. I propositionen Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet (prop. 2010/11:25) gjordes bedömningen att ett bemyndigande inte var nödvändigt utan att verkställighetsföreskrifter var tillräckligt. I promorian föreslås dock att det införs ett bemyndigande i lagen. Regeringen gör dock fortsatt bedömningen att de föreskrifter som kan aktualiseras kan föreskrivas med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen, dvs. som verkställighetsföreskrifter till lagen eller med stöd av den s.k. restkompetensen. Något särskilt bemyndigande bör därför inte införas.

15.3 Infrastrukturförvaltares avgifter

15.3.1 Nuvarande bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter förs över till järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter för nyttjande av infrastrukturkapacitet förs med begränsade sakliga ändringar över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att nuvarande bemyndiganden i järnvägslagen flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* efterlyser vidare bemyndiganden för att kunna meddela föreskrifter om avgifter än vad som gäller enligt nuvarande lag och vad som föreslås gälla enligt promemorian.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande 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 nyttjande av järnvägsinfrastrukturen ska, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader, sättas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, dvs. en marginalkostnadsbaserad avgift (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 samhällsekonomiskt 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 svensk transportpolitik har den så kallade marginalkostnadsprincipen varit framträdande sedan 1970-talet. I samband med 1998 års trafikpolitiska beslut slog riksdagen fast att utgångspunkten bör vara att transportpolitiskt motiverade skatter och avgifter ska motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnader som trafiken ger upphov till. I enlighet med detta togs det för nyttjande av statens spåranläggning även före det att järnvägslagen trädde i kraft 2004 ut en spåravgift, en olycksavgift och en dieselavgift. Genom järnvägslagen infördes avgiftsbestämmelserna i artikel 7 i 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 i svensk rätt. I samband med detta uttalades det att det med direktivets skrivning om kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av ett järnvägsfordon (direkta kostnader) i Sverige bör avses de samhällsekonomiska kortsiktiga marginalkostnaderna (prop. 2003/04:123 s. 133). Eftersom direktivet redan då angav att avgiften för direkta kostnader kan ändras för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften orsakar (artikel 31.5), gjordes tolkningen att

banavgiften inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen kan differentieras med avseende på slitage-, miljö- och olyckskostnader.

I järnvägslagen finns det därför ingen direkt motsvarighet till artikel 31.5 i direktiv 2012/34/EU, utan en differentiering utifrån den miljöpåverkan som driften förorsakar anses ingå i de marginalkostnadsbaserade avgifterna enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen.

Direktivets bestämmelser om avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

I direktiv 2012/34/EU 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 kostnadstäckning finns det en möjlighet för infrastrukturförvaltare att ta ut högre avgifter om marknaden kan tåla detta (artikel 32.1).

Minimipaketet för tillträdestjänster ska enligt punkt 1 i bilaga I till direktivet 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 och f) all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Direktivet ger även infrastrukturförvaltare möjlighet att ändra de avgifter som avses i artikel 31.3 för att ta hänsyn till kostnaden för den 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 göras om ett sådant uttag tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten.

EU-domstolens praxis och kommissionens genomförandeakt om avgifter

Även om bestämmelserna om avgifter i direktiv 2012/34/EU inte har genomgått några större förändringar genom ändringsdirektivet, finns i samband med nu aktuell omstrukturering av lagstiftningen anledning att se över regelverket. Sedan järnvägslagen trädde i kraft 2004 har EU-rätten utvecklats vad gäller tolkningen av vilka kostnader som är att hänföra till direkta kostnader. Det har skett dels genom praxis från EU-domstolen, dels genom 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.

I mål C-512/10 (kommissionen mot Polen) konstaterade 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 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.

Domstolen kom fram till att underhålls- och driftskostnaderna endast delvis kan anses uppstå som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs, eftersom dessa kostnader omfattar fasta kostnader för att tillhandahålla en del av järnvägsnätet som uppstår även om det inte förekommer några tågrörelser.

Genomförandeförordning (EU) 2015/909 beslutades efter domen i mål C-512/10 och tar därför hänsyn till denna (skäl 9). I förordningen fastställs ett förfarande för att 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 vilka kostnader som inte kan göras gällande i beräkningen av direkta kostnader (artikel 3.1). Förordningen tillåter att infrastrukturförvaltaren använder en ekonometrisk eller ingenjörsbaserad metod för att beräkna de direkta kostnaderna (artikel 6).

Varken den nämnda domen från EU-domstolen eller förordning (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 nu anses klarlagt att sådana kostnader inte ska ingå i de kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs dvs. direkta kostnader. Den svenska regleringen måste därför justeras på denna punkt.

Ändringsdirektivet avseende avgifter

I ändringsdirektivet görs vad gäller avgiftsbestämmelserna i artiklarna 29–37 endast en mindre ändring av artikel 32.4. Det gäller differentiering av avgifterna för tillträdestjänster för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet, ETCS, vilket är den utrustning som installeras ombord på tågen för att fungera tillsammans med det europeiska signalsystemet ERTMS. Bestämmelser om detta måste därför genomföras i den svenska lagstiftningen.

Bemyndiganden om avgifter

Förslaget i promemorian innebär att nuvarande bemyndiganden gällande avgifter i 7 kap. 10 § järnvägslagen kompletteras och flyttas över till järnvägsmarknadslagen. *Transportstyrelsen* anser att föreskriftsmandatet på avgiftsområdet är alltför snävt jämfört med vad som gäller för kapacitetstilldelning och tillhandahållande av tjänster och saknar i förarbetena skäl för detta. *Transportstyrelsen* ser behov av att i föreskrifter kunna precisera t.ex. hur avgifterna ska utformas, vilka underlag infrastrukturförvaltaren ska använda sig av för att fastställa avgiften och hur effekterna av avgifterna ska följas upp och anser mot denna bakgrund att mandatet ska utvidgas.

Resonemang kring nuvarande reglering av avgifter finns i propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 131 f.). Där argumenteras bl.a. för att avgiftsbestämmelserna, även om de ska tillämpas mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, ska anses utgöra en förpliktelse från staten mot infrastrukturförvaltaren att inte ta ut högre (eller lägre) avgifter än som tillåts. Det är därmed inte fråga om sådana föreskrifter om enskildas inbördes ekonomiska förhållanden som kräver

reglering i lag enligt 8 kap. 2 § 1 regeringsformen. Inte heller kan avgifterna anses utgöra en skatt enligt regeringsformen (se dock särskilt beträffande miljörelaterade kostnader avsnitt 15.3.2). Därigenom är det i och för sig möjligt att bemyndiga regeringen eller ge utrymme för subdelegation till en förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter om avgifterna. De flesta bemyndiganden i järnvägslagstiftningen motiveras dock av att EU-direktiven i de delar som inte genomförs i lag ska kunna införlivas på lägre föreskriftsnivå.

Enligt artikel 29.1 i direktiv 2012/34/EU ska medlemsstaterna fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoendet för infrastrukturförvaltare som regleras i artikel 4 i direktivet. Med beaktande av detta oberoende ska medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller lämna det till infrastrukturförvaltaren som redogör för sitt avgiftsuttag i järnvägsnästbeskrivningen. Enligt nuvarande reglering tar infrastrukturförvaltare ut avgifter enligt de övergripande bestämmelserna (ramverket) i 7 kap. järnvägslagen. Detta gäller även i fråga om Trafikverket som förvaltar det statliga järnvägsnätet. I 6 kap. 2 § järnvägsförordningen anges endast att Trafikverket får ta ut avgifter enligt 7 kap. järnvägslagen. Några föreskrifter i övrigt finns för närvarande inte i förordning om fastställande och uttag av avgifter. Om det, för att tillsynsmyndigheten ska kunna följa och övervaka att infrastrukturförvaltare efterlever lagens krav i fråga om avgiftsuttag bedöms nödvändigt att närmare precisera t.ex. vilka slags underlag som infrastrukturförvaltaren ska använda sig av när avgifter fastställs, bör föreskrifter om detta kunna meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Några bemyndiganden behövs därför inte i denna del.

För att skapa viss flexibilitet i regelverket, t.ex. för oförutsedda händelser som en pandemi, bör dock ett bemyndigande införas som möjliggör att meddela föreskrifter om undantag från lagens krav. Det förutsätter dock att det bakomliggande EU-regelverket medger sådana undantag. Som exempel på en rättsakt som medger undantag från reglerna om avgiftsuttag i direktiv 2012/34/EU kan nämnas Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet. Enligt förordningen får medlemsstaterna med anledning av covid-19-utbrottet möjlighet att besluta att infrastrukturförvaltares avgifter ska vara lägre än vad som anges i direktivet mot att medlemsstaten ersätter infrastrukturförvaltaren. Ett bemyndigande möjliggör att på lägre föreskriftsnivå införa exempelvis sådana tillfälliga regler.

Vidare bör nuvarande bemyndiganden om infrastrukturförvaltares avgiftssamarbete och analyser av marknadssegment flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

15.3.2 Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster och differentiering av avgifter för miljöpåverkan

Prop. 2021/22:83

Regeringens förslag: Avgifter för användning av minimipaketet av tillträdestjänster ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av lagens övriga bestämmelser om avgifter.

Infrastrukturförvaltaren ska få differentiera avgiften för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som framförandet av ett tåg orsakar. En differentiering av avgifterna ska inte få leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* välkomnar tydliggörandet av att externa kostnader för t.ex. buller och föroreningar inte ingår i de direkta kostnader som ska tas ut för minimipaketet av tillträdestjänster. *Transportstyrelsen* anser att förslaget i promemorian om att avgifter för miljöpåverkan inte får leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter om inte sådana uttag tillämpas för godstransporter på väg är för strikt i förhållande till direktivets reglering. *Branschföreningen tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) anser att banavgifter inte ska differentieras utifrån miljöpåverkan, eftersom motsvarande avgifter inte tas ut för vägtrafiken. *Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF*, anser att den regel som anger att infrastrukturförvaltare inte behöver ta ut avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster ska kompletteras med att avgifter inte heller ska tas ut för drivmotorström.

Skälen för regeringens förslag

Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

Generellt gäller enligt artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU att avgifter för användning av infrastruktur betalas till infrastrukturförvaltaren och används för att finansiera dennes verksamhet. Banavgifter tas ut för att täcka hela eller delar av infrastrukturförvaltarens kostnader. Huvudregeln innebär att infrastrukturförvaltarens direkta kostnader till följd av tågtrafiken ska täckas. Närmare bestämmelser om hur avgiften beräknas och vilka kostnader som får ligga till grund för beräkningen finns i genomförandeförordning (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 bör det i järnvägsmarknadslagen anges att avgifter för användning av de tillträdestjänster som benämns minimipaketet av tillträdestjänster enligt 7 kap. 4 § i den föreslagna järnvägsmarknadslagen ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av övriga bestämmelser i kapitlet om infrastrukturförvaltarens avgifter.

Genom ändringarna (jfr nuvarande 7 kap. 2 § järnvägslagen) är avsikten att tydliggöra att med kostnader som uppstår som en direkt följd av framförande av järnvägsfordon avses endast kostnader som är hänförliga till infrastrukturförvaltaren för att tillhandahålla tillträdestjänsterna.

Genom förordning (EU) 2015/909 står det 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 direktiv 2012/34/EU (direkta kostnader). Järnvägslagen återspeglar inte detta. Externa kostnader beräknas i stället som en del av 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 miljödifferentiera avgiften måste därför en uttrycklig bestämmelse om detta nu införas. En fråga som aktualiseras för svenskt vidkommande 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 en statlig förvaltningsmyndighet.

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 den 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 avgiften även fortsatt ska anses utgöra en avgift talar dock att den inklusive miljödifferentiering får anses motsvara ett rimligt vederlag för en motprestation i form av en rätt att använda järnvägsinfrastrukturkapaciteten. Det är inte fråga om ett överuttag, utan de kostnader infrastrukturförvaltaren har för att planera och tillhandahålla tågläget 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 om ett överuttag gör inte detta att det automatiskt blir fråga om en skatt om samtidigt andra avgifter inom samma verksamhetsområde innebär ett underuttag. Avgiftssättningen inom ett verksamhetsområde ska betraktas som en helhet (prop. 1973:90 s. 218).

Bedömningen görs alltså att det här fråga om en avgift, och det finns därmed inga hinder mot att genomföra artikel 31.5 i enlighet med Sveriges åtaganden enligt EU-rätten. I järnvägsmarknadslagen föreslås därför att infrastrukturavgifterna för tillträdestjänsterna får ändras för att ta hänsyn till den kostnad för miljöpåverkan som driften av ett tåg orsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning. Regeringen delar promemorians tolkning av direktivet att en ändring av avgifterna inte får leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter, eftersom motsvarande avgifter för närvarande inte finns för godstransport på väg i enlighet med unionsrätten i Sverige (artikel 31.5 fjärde stycket).

Regeringens förslag: Avgifterna för tillträdestjänsterna ska få differentieras för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet ETCS. En differentiering av avgifterna ska dock inte få leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Järnvägshistoriska Riksförbundet, (JHRF)*, framhåller att föreningarna får synnerligen höga kostnader för införande av ETCS på museifordon och att reducerade banavgifter inte utgör ett incitament för dem. I övrigt framför remissinstanserna inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Genom ändringsdirektivet ändras artikel 32.4 i direktiv 2012/34/EU. En infrastrukturförvaltare får differentiera avgifterna för tillträdestjänster (artikel 31.3) för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet ETCS, dvs. den utrustning som finns ombord på tågen för det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg European Rail Traffic Management System, ERTMS. Differentieringen var i den ursprungliga lydelsen av artikel 32.4 obligatorisk men ändras nu till att infrastrukturförvaltaren får välja att 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. Det bör därför i järnvägsmarknadslagen införas en bestämmelse med denna innebörd.

15.3.4 Extra avgifter

Regeringens förslag: Bestämmelsen om att infrastrukturförvaltaren för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen får ta ut en extra avgift för utnyttjande av överbelastad infrastruktur förs över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian förslås att extra avgifter ska rymmas inom förvaltarens kostnader för infrastrukturen.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* ser inga skäl att i bestämmelsen föra in begränsning om att avgiften ska rymmas inom förvaltarens kostnader, eftersom direktivet inte innehåller en sådan begränsning. *Trafikverket* anser att bestämmelsen ska formuleras om till att infrastrukturförvaltaren för att visa att det finns brist på kapacitet får ta ut en extra avgift.

Skälen för regeringens förslag: I järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltare får ta ut extra avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som har förklarats överbelastad (7 kap. 3 §).

I promemorian föreslås att bestämmelsen, när den flyttas över till järnvägsmarknadslagen, kompletteras med villkor om att avgiftsuttaget inte får överskrida förvaltarens kostnader för infrastrukturen. Som *Transportstyrelsen* påpekar uppställs dock inte någon sådan begränsning i

artikel 31.4 i direktiv 2013/34/EU. Av direktivet framgår endast att den extra avgiften får inbegripas i de avgifter som ska täcka direkta kostnader. *Trafikverket* vill å sin sida se en annan lydelse av bestämmelsen som delvis hämtas från direktivet och innebär att det av lydelsen ska framgå att den extra avgiften tas ut för att visa att det finns brist på kapacitet. Det kan konstateras att infrastrukturförvaltaren visar att det finns brist på kapacitet genom att förklara infrastrukturen som överbelastad, göra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Mot denna bakgrund bör nuvarande 7 kap. 3 § järnvägslagen utan ändring flyttas över till järnvägsmarknadslagen. I likhet med nuvarande reglering ska det gälla att om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan, får den extra avgiften 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.

15.3.5 Bokningsavgifter och rabatter

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltaren ska få ta ut en lämplig avgift för kapacitet som har tilldelats men inte utnyttjats.

Infrastrukturförvaltares nuvarande möjlighet att bevilja rabatt på avgift ska utvidgas till även gälla för ett visst infrastrukturavsnitt om rabatten kan hänföras till kostnadsbesparingar. Rabatten ska vara tillgänglig för alla användare i viss trafik.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian finns det inget förslag om att komplettera nuvarande bestämmelse om rabatt på avgift.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att promemorians förslag ska kompletteras med en uppgift om vad bokningsavgiften syftar till för att underlätta uppföljning av bestämmelsen. När det gäller möjligheter för infrastrukturförvaltare att bevilja rabatter anser *Transportstyrelsen* att bestämmelsen ska kompletteras för att överensstämma med direktiv 2012/34/EU. *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* framhåller att det kan bli problem med att arrangera museitrafik om man riskerar att få betala bokningsavgifter t.ex. på grund av att personal som arbetar på ideell grund blir hastigt sjuk eller får andra förhinder och den planerade körningen därför måste ställas in. Museiföreningar borde därför, enligt *JHRF*, befrias från denna typ av avgifter.

Skälen för regeringens förslag

Bokningsavgifter

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 *Transportstyrelsen* fungerar inte den nuvarande lydelsen av paragrafen, som hänför sig till avgiften för tågläget. Avgiften blir inte tillräckligt hög för att uppnå avsedd styreffekt. Bestämmelsen är avsedd att genomföra

artikel 36 i direktiv 2012/34/EU, 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 bör när den förs över till den nya järnvägsmarknadslagen ändras i enlighet med detta. Någon övrig ändring av bestämmelsen bör inte göras.

Rabatter

Rabatter på avgifter regleras i artikel 33 i direktiv (EU) 2012/34/EU. Enligt järnvägslagen får infrastrukturförvaltare ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny trafik och användningen av avsevärt underutnyttjade linjer (7 kap. 6 §). *Transportstyrelsen* anser att bestämmelsen när den flyttas över till järnvägsmarknadslagen för att fullt ut genomföra direktivet ska kompletteras med att infrastrukturförvaltare även får ge rabatt på avgifter om dessa kan hänföras till administrativa kostnadsbesparingar. Regeringen delar denna bedömning. Även om förslaget inte fanns i promemorian gäller det genomförande av direktiv som innebär en frivillig möjlighet för infrastrukturförvaltare att bevilja enskilda företag en rabatt på avgift. Något hinder för att komplettera bestämmelsen om rabatter bedöms därför inte finnas. Samtliga rabatter ska erbjudas alla användare i viss trafik på lika villkor.

16 Tjänster

16.1 Ett samlat kapitel för tjänster

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om redovisning av tjänsteverksamhet, tillträde till tjänster och avgifter för tjänster ska med begränsade sakliga och redaktionella ändringar föras över från olika kapitel i järnvägslagen till ett samlat kapitel om tjänster i järnvägsmarknadslagen. För en tjänsteleverantör ska endast detta kapitel tillämpas vid sidan av de allmänna kapitlen om tillsyn och överklagande. Detsamma ska gälla för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, i fråga om dessa spår.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget att samla bestämmelser om tjänster i ett kapitel. *Jernhusen AB*, som tillhandahåller den grundläggande tjänsten tillträde till stationer för passagerare, saknar i den nya lagen bestämmelser om huruvida det finns en skyldighet att tillhandahålla en sådan tjänst och en rätt att ta ut en avgift för denna. Det finns, konstaterar *Jernhusen AB*, ingen skyldighet i lagen för trafikföretag att betala för tjänsterna eller att ingå avtal om stationstjänster.

Skälen för regeringens förslag: En tjänsteleverantör definieras i järnvägslagen 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). Som

exempel på grundläggande tjänster kan nämnas tillträde till stationer för passagerare och tjänster som tillhandahålls i godsterminaler och rangerbangårdar. Tilläggstjänster är t.ex. tillhandahållande av drivmotorström och uppvärmning av persontåg, medan extratjänster, utöver annat, utgörs av telekommunikationstjänster och teknisk kontroll av rullande materiel. Bestämmelser som gäller tjänster och tjänsteleverantörer finns för närvarande i 4, 6 och 7 kap. järnvägslagen. I 4 kap. 2 a § järnvägslagen 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. I 6 kap. 23–23 c §§ finns bestämmelser om tillhandahållande av grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extratjänster och i 7 kap. 8 § finns bestämmelser om avgifter för tjänster. Genom bestämmelserna i 4, 6 och 7 kap. järnvägslagen har artiklarna 13, 31.7 och 31.8 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Ändringen av direktiv 2012/34/EU genom direktiv (EU) 2016/2370 påverkar inte de artiklar som rör tjänster. Hittillsvarande bestämmelser om tillhandahållande av tjänster och bemyndiganden i anslutning till dessa bestämmelser i järnvägslagen bör därför med ett par nedan redovisade begränsade ändringar i sak och vissa redaktionella ändringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen. För att underlätta tillämpningen bör de bestämmelser som riktar sig till tjänsteleverantörer dock samlas i ett eget kapitel (9 kap.). Som behandlas i avsnitt 6.1.1 föreslås i järnvägsmarknadslagen en ny definition av begreppet järnvägsinfrastruktur, som bl.a. undantar spår inom anläggningar för tjänster, utom spår i stationer. Tjänsteleverantörer som endast förvaltar spår eller andra anläggningar som inte utgör järnvägsinfrastruktur, blir därmed inte att betrakta som infrastrukturförvaltare enligt järnvägsmarknadslagen.

Jernhusen AB påpekar att det i lagen inte uppställs någon skyldighet för t.ex. järnvägsföretag vars resenärer begagnar sig av stationshus att ingå avtal med *Jernhusen AB* och betala för denna tjänst. *Jernhusen AB* saknar också en reglering om huruvida det finns en skyldighet att tillhandahålla tjänsten. Det kan konstateras att den reglering som för närvarande finns i järnvägslagen och som föreslås flyttas över till den nya järnvägsmarknadslagen genomför direktiv 2012/34/EU. Någon eventuell kompletterande nationell lagstiftning har inte övervägts i detta ärende. I lagen anges bl.a. att en tjänsteleverantör är skyldig att tillhandahålla tjänster på ett icke-diskriminerande sätt och att så långt möjligt tillmötesgå ansökningar om tillträde till grundläggande tjänster. Något krav på att vara tjänsteleverantör uppställs dock inte i järnvägslagstiftningen.

16.1.1 Regellättnad för vissa tjänsteleverantörer

Regeringens förslag: Antalet tjänsteleverantörer som ska tillämpa särskilda bestämmelser om separata räkenskaper och oberoende beslutsfattande begränsas. Sådana bestämmelser ska inte gälla tjänsteleverantörer som endast tillhandahåller tjänster i underhållsanläggningar eller i andra tekniska anläggningar, inklusive

tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt eller tjänster som gäller olycksundsättning.

Prop. 2021/22:83

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 4 kap. 2 a § järnvägslagen ska 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 ha separata räkenskaper för tillhandahållandet av grundläggande tjänster respektive transporttjänsterna. Vidare ska verksamheten organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget. Genom paragrafen införlivas artikel 13.3 i direktiv 2012/34/EU. Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen har dock getts en vidare tillämpning än vad som framgår av artikeln. I artikeln begränsas kravet till tjänsteleverantörer som tillhandahåller sådana tjänster som listas i direktivets bilaga II punkt 2 a–d, g och i, vilket innebär att en tjänsteleverantör som endast utför sådana tjänster som avses i punkt 2 e, f och h inte ska omfattas av kraven på särredovisning och organisatoriskt oberoende.

För att den svenska regleringen inte ska uppställa kravet på särredovisning och organisatoriskt oberoende för fler tjänsteleverantörer än nödvändigt, bör bestämmelsen ändras i samband med att den förs över till järnvägsmarknadslagen. De tjänsteleverantörer som därmed undantas från bestämmelsen är sådana som enbart tillhandahåller tjänster i underhållsanläggningar eller i andra tekniska anläggningar, inklusive tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt samt tjänster för olycksundsättning.

16.1.2 Biljettförsäljning och informationssystem

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen om tjänsten försäljning av biljetter på stationer flyttas oförändrad över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Konkurrensverket* noterar att det i promemorian saknas förslag i enlighet med de bestämmelser som erbjuds i ändringsdirektivet (EU) 2016/2370 för att införa krav på gemensamma informations- och direktbiljettsystem. *Transportstyrelsen* föreslår att nuvarande bestämmelse om extratjänster utvidgas och görs teknikneutral genom att all biljettförsäljning ska omfattas, inte enbart försäljning på stationer. Transportstyrelsen anser att detta skulle innebära att man uppnår det ursprungliga syftet med direktivet och att det ligger i linje med vad Konkurrensverket uttalat i frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 13a i ändringsdirektivet (EU) 2016/2370 får medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inrikes persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för tillhandahållande av biljetter och genomförande av bokningar. Medlemsstaten kan även ge befogenhet till

behöriga myndigheter att ta fram ett sådant system. Ett krav som uppställs om ett sådant system tas fram är att konkurrensneutralitet och icke-diskriminering mellan järnvägsföretag säkerställs. Systemet ska förvaltas av en offentlig eller privat juridisk person eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

Enligt nuvarande regler är kollektivtrafikföretag skyldiga att 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. Enligt järnvägslagen har en tjänsteleverantör som tillhandahåller en s.k. extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande en skyldighet att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. Som en extratjänst räknas bl.a. biljettförsäljning på stationer (6 kap. 23 c § andra stycket). Genom bestämmelsen genomförs artikel 13.8 och bilaga II punkt 4 till direktiv 2012/34/EU.

Konkurrensverket noterar att promemorian inte innehåller förslag som genomför artikel 13a i ändringsdirektivet. Konkurrensverket refererar i samband med detta till skrivelsen ”Konkurrensförhållandena avseende försäljning av biljetter för kommersiell persontrafik” som verket den 4 juni 2019 gav in till Infrastrukturdepartementet (dnr I2019/01889). I skrivelsen redovisas observationer och konstateras att nuvarande ordning som innebär att SJ *enbart* upplåter sina försäljningskanaler till trafikoperatörer som bedöms komplettera och främja SJ:s egen försäljning av biljetter riskerar att leda till ökade inträdesbarriärer på den kommersiella persontrafikmarknaden och därmed minska konkurrenstrycket. Konkurrensverket, som i skrivelsen gör bedömningen att nuvarande brister i dessa avseenden inte kan åtgärdas genom förelägganden enligt konkurrenslagstiftningen, föreslår att frågan utreds. Verket ser därför positivt på att frågan behandlats inom ramen för utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige (SOU 2020:25).

Transportstyrelsen föreslår att frågan om biljettförsäljning hanteras i samband med genomförandet av fjärde järnvägspaketet genom att regeln i järnvägslagen om tillhandahållande av tjänster i fråga om biljettförsäljning, när den flyttas över till den nya järnvägsmarknadslagen, ska gå längre än vad som föreskrivs i direktivet samt göras teknikneutral. Det skulle innebära att även biljettförsäljning via digitala försäljningskanaler skulle omfattas av bestämmelsen. Om tjänsten tillhandahålls någon utomstående (dvs. inte enbart försäljning av egna biljetter), ska tillhandahållandet ske på ett icke-diskriminerande sätt till alla järnvägsföretag och andra sökande. Transportstyrelsen anser att en sådan teknikneutral reglering bättre överensstämmer med det ursprungliga syftet med direktivet och kan genomföras snabbare än förslagen från utredningen om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. En sådan reglering skulle också, enligt Transportstyrelsen, ligga i linje med de observationer som Konkurrensverket har redovisat i sin skrivelse om konkurrensförhållandena för försäljning av biljetter.

Det kan konstateras att frågan om hur ett för resenärer, operatörer och trafikorganisations fungerande biljettförsäljningssystem ska utformas är

komplex och kräver ytterligare överväganden. Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen bör därför oförändrade flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Prop. 2021/22:83

16.1.3 Samarbete om genomfartstrafik

Regeringens 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 genomfartstrafik.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget att införa begreppet ”genomfartstrafik i tjänsteanläggningar”. *Transportstyrelsen* delar promemorians bedömning att det är oklart om den situation som förslaget tar sikte på kommer att uppstå men anser inte att detta utgör skäl för att avstå från en reglering som säkerställer järnvägsföretags och andra sökandes möjlighet att få tillträde till tjänsteanläggningar. *Trafikverket* konstaterar att förslaget saknar motsvarighet i det bakomliggande direktivet och att det i promemorian inte redovisas i vilken utsträckning regleringen är nödvändig. *Trafikverket* anser därför att behovet av att införa regleringen bör övervägas ytterligare samt att det bör klargöras vilken relation som avses regleras genom bestämmelsen.

Skälen för regeringens förslag: Genom förslaget till järnvägsmarknadslag tydliggörs att spåren inom en anläggning för tjänster, utom i fråga om spår i stationer, inte är att anse som järnvägsinfrastruktur (1 kap. 4 §). Därmed utgör de inte heller ett järnvägsnät i lagens mening och tillträdesrätten enligt 6 kap. i lagen gäller inte för dessa spår. Tillträde till de spår som behövs för att använda en tjänst i anläggningen tillförsäkras i stället genom ansökan om tjänsten, som inkluderar tillträdet även till spåren (9 kap. 1 §).

Här avses dock den situationen att ett järnvägsföretag behöver använda spåren inom en anläggning för tjänster för att nå en annan tjänsteanläggning. Frågan uppkommer då hur den tillträdesrätt som förutsetts enligt direktivet kan säkerställas (jfr skäl 27 och artikel 13.2 och 13.3 i direktiv 2012/34/EU). Frågan har hittills hanterats i branschen utan särskild reglering. *Trafikverket* anser att frågan om huruvida lagreglering behövs bör övervägas ytterligare, medan *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget i promemorian.

Även om de situationer för vilka det finns behov av en lagreglering kan förväntas bli sällsynta, är det inte svårt att tänka sig en situation där en intressekonflikt uppstår och därmed tillträdet till en tjänsteanläggning hindras. Det skulle t.ex. kunna handla om att en tjänsteleverantör som avser att använda spåren för att sälja både tillträde till spåren och tjänster till ett järnvägsföretag, medan ett järnvägsföretag endast har för avsikt köpa tillträde för att nå en annan anläggning för tjänster. Det kan också handla om att spår används för uppställning och därmed hindrar tillträde t.ex. till en anläggning för rengöring och tvätt. Detta bör, som föreslås i promemorian, lämpligen och enklast hanteras genom att de berörda tjänsteleverantörerna ges en skyldighet att samarbeta för att säkerställa

16.1.4 Tillämpning av genomförandeakter om tillträde till tjänster

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få 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 än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

Promemorianns förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att det bör klargöras vad utgångspunkten är för genomförandeakter om tillträde till tjänster, om de endast gäller för järnvägsföretag eller om de även omfattar andra sökande, och därmed hur bemyndigandet ska användas.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU får kommissionen anta genomförandeakter för att närmare specificera förfaranden och kriterier för tillträde till tjänster och tjänsteanläggningar. Detta har gjorts genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster. Förordningen trädde i kraft den 13 december 2017 och tillämpas sedan den 1 juni 2019.

Enligt artikel 1 avses med ”sökande” i förordningen endast järnvägsföretag. Detta överensstämmer också med vad som gäller enligt artikel 13 i direktiv 2012/34/EU. Om emellertid nationell lagstiftning berättigar även andra att ansöka om tillträde till anläggningar för tjänster, ska bestämmelserna i genomförandeförordningen även gälla för dessa sökande i enlighet med nationell lagstiftning.

Enligt järnvägslagen gäller tillträdesrätten för tjänster även andra sökande. Regeringen delar därför bedömningen i promemorian att utgångspunkten är att genomförandeförordningen i Sverige även gäller för andra sökande än järnvägsföretag. Det kan dock finnas skäl att i föreskrifter begränsa tillämpningen av hela eller delar av genomförandeförordningen i fråga om andra sökande än järnvägsföretag. Ett bemyndigande behövs därför för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i föreskrifter ange i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster ska tillämpas i fråga om andra sökande än järnvägsföretag.

Det är fråga om ett bemyndigande och regeln riktar sig därmed inte direkt till enskilda. Den kan dock fungera som en upplysning till enskilda om att det kan finnas regler på lägre föreskriftsnivå som begränsar tillämpningen av en direkt tillämplig EU-rättsakt i fråga om andra sökande än järnvägsföretag. Det bedöms inte finnas några hinder för att hänvisningen i bemyndigandet till artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU görs dynamisk, dvs. att bemyndigandet gäller även eventuellt senare lydelse av artikeln.

17.1 Tillsynsmyndighet

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighet ska i sak föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Tillsynsmyndigheten ska alltså pröva ansökningar om licens, godkännanden, gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd, nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturtillstånd.

Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att av de nämnda lagarna och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagarna följs.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighet bör i sak föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem (1 kap. 3 §). Det är Transportstyrelsen som har rollen som tillsynsmyndighet. I likhet med vad som gäller i dag bör tillsynsmyndigheten pröva ansökningar om godkännanden och tillstånd. Tillsynsmyndigheten bör också utöva tillsyn enligt vad som framgår av lagarna och enligt föreskrifter och beslut, t.ex. villkor, meddelade i anslutning till lagarna.

Någon förändring i sak i bestämmelserna om tillsyn i förhållande till vad som gäller enligt hittillsvarande reglering i 8 kap. järnvägslagen är inte avsedd.

17.2 Tillsynsmyndighet enligt EU-rätten

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska utöva 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.

Tillsynsmyndigheten ska också fullgöra myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att reglerna i järnvägssäkerhetslagen om tillsyn över direktiv (EU) 2016/798 med tillhörande EU-rättsakter bör utökas till att även omfatta TSD Drift, som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Skälen för regeringens förslag

Tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter

Det bör i de nya lagarna tydliggöras att tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats

med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798. Ibland ställs uttryckliga krav på efterlevnad av EU-rättsakter i de nya lagarna (t.ex. i järnvägssäkerhetslagen, när det gäller infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag). I så fall är det enligt dessa lagar och tillhörande föreskrifter som tillsynen bedrivs. När det gäller lagen om nationella järnvägssystem ska tillsynsmyndigheten inte utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter, eftersom regleringen där gäller järnvägssystem som undantas från EU-rättsliga krav.

I de fall tillsynsmyndigheten bedriver tillsyn enbart med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter, och det alltså inte finns någon anslutande reglering i svensk författning, behöver det klart framgå av den aktuella EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering att det är tillsynsmyndighetens uppgift att bedriva tillsyn i förhållande till vissa utpekade aktörer. Det kan exempelvis i en EU-förordning, som utfärdats med stöd av nämnda 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. Annars finns det risk för att genomförandet går längre än avsett.

För att tillsynsmyndigheten ska kunna bedriva tillsyn enligt andra EU-rättsakter än sådana som utfärdats med stöd av nämnda 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 förordning (EU) nr 913/2010 (EU:s godskorridorförordning). Transportstyrelsens befogenhet att utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 bör framgå av järnvägstekniklagen. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning (TSD Drift) är exempel på en sådan EU-rättsakt som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. *Transportstyrelsen* anser att det bör framgå av järnvägssäkerhetslagen att styrelsens tillsynsmandat även täcker tillsyn utifrån kraven i förordning (EU) 2019/773 (TSD Drift). Som framgår ovan har den aktuella EU-rättsakten utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. Det innebär att Transportstyrelsens befogenhet att utöva tillsyn över förordning (EU) 2019/773 (TSD Drift) omfattas av de föreslagna tillsynsbestämmelserna i järnvägstekniklagen. Det kan också nämnas att Transportstyrelsens befogenheter när det gäller tillsyn i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet bör framgå av såväl järnvägstekniklagen som järnvägssäkerhetslagen.

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. Tillsynsmyndigheten fullgör de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter, om inte någon annan myndighet är ansvarig enligt 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 gränserna för myndigheternas ansvarsområden och samarbetet dem emellan.

17.3 Tillsynsmyndighetens olika roller

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska även i fortsättningen fullgöra uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet, licensmyndighet och regleringsorgan enligt det EU-rättsliga regelverket på järnvägsområdet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Tillsyn enligt direktiv (EU) 2016/798

Tillsynsmyndigheten bör även fortsättningsvis fullgöra uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Transportstyrelsen är alltså nationell säkerhetsmyndighet i Sverige. 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 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 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 17.2–17.3). Övervakningen av att reglerna för lokförarnas arbets- och körtider samt viloperioder följs ska säkerställas av behöriga myndigheter. I detta avseende framgår av lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik att Transportstyrelsen

är tillsynsmyndighet. I övrigt gäller arbetstidslagen (1982:673). 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. Om 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 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 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 tillämpliga 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 ERA (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 ERA eller den nationella säkerhetsmyndighetens tillståndprocesser och den nationella säkerhetsmyndighetens tillsynsprocess (artikel 17.11–17.13).

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 parter att bli hörda och motivera sina beslut (artikel 18.1 första stycket). Detta är allmänna skyldigheter som alla myndigheter har enligt 25 § förvaltningslagen.

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 9 § 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 framgår av bestämmelsen om utfärdande av föreskrifter i förordningen (2007:1244) om konsekvensanalys vid regelgivning. I 4 § i 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 all relevant dokumentation hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samt till deras anläggningar, installationer och utrustning och vid behov all relevant dokumentation och alla 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 bör framgå 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 bör framgå av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

Dessutom 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 förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Något ytterligare genomförande av artikel 18.4 behövs inte.

Tillståndsmyndighet

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som tillståndsmyndighet 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. Denna ordning bör bestå.

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. Denna ordning bör bestå.

17.4 Tillsynsmyndighetens rätt till upplysningar, handlingar och tillträde

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om tillsynsmyndighetens befogenheter ska när det gäller rätten till upplysningar, handlingar och tillträde i sak flyttas över till de nya lagarna. Tillsynsmyndigheten ska därmed ha rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, 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 ska få begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt 1–3.

Tillsynsmyndighetens rätt att vidta åtgärder, få hjälp av Polismyndigheten och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten ska i förekommande fall gälla även vid 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.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringen förslag.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten bör i likhet med vad som för närvarande gäller enligt järnvägslagen ha vissa befogenheter för att kunna utföra sin tillsyn (8 kap. 3 §). Bestämmelser om tillsynsmyndighetens befogenheter bör därför införas i järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. För överväganden vid införandet av järnvägslagens tillsynsbestämmelser, se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 143 f. och 197 f.).

Utgångspunkten för tillsynsverksamheten bör vara att de åtgärder som vidtas av myndigheten ska vara nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sin uppgift som tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheten får alltså inte gå längre eller vidta strängare åtgärder än vad som i det enskilda fallet krävs. En grundläggande förutsättning för en fungerande tillsyn är vidare att initiativ och beslut är väl underbyggda. För att kunna utföra sitt tillsynsuppdrag bör tillsynsmyndigheten få tillgång till 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 bör 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 bör ha 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 bör dock endast ske i den utsträckning som behövs för tillsynen. Av integritetsskäl bör rätten till tillträde inte avse bostäder.

Vidare bör tillsynsmyndigheten kunna få tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Enligt nuvarande bestämmelse i järnvägslagen har tillsynsmyndigheten rätt till hjälp av Polismyndigheten och Tullverket vid tillsyn (8 kap. 3 § andra stycket). Bestämmelsen bör föras över till de nya lagarna förutom vad avser Tullverket, eftersom det i praktiken visat sig inte finnas ett behov av hjälp från den myndigheten.

Vid behov bör tillsynsmyndigheten kunna ansöka om verkställighet av tillsynsbeslut hos Kronofogdemyndigheten. Dagens bestämmelse i järnvägslagen bör därför föras över till de nya lagarna (8 kap. 3 § tredje stycket).

Tillsynsmyndigheten bör även bedriva 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. Tillsynsmyndigheten är då i behov av motsvarande rätt att vidta åtgärder och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten samt rätt till hjälp av Polismyndigheten för tillsynen.

17.5 Förelägganden

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om förelägganden ska i sak flyttas över till de nya lagarna. Tillsynsmyndigheten ska därmed få besluta de förelägganden som behövs för att järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem eller de föreskrifter eller, när det gäller de tre senare, beslut, som har meddelats i anslutning till lagarna ska följas.

Förelägganden ska även få meddelas för att säkerställa att direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798 följs. Ett föreläggande ska få förenas med vite.

Regeringens bedömning: Begreppet föreläggande bör i järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen

och lagen om nationella järnvägssystem användas för att ange förbud och tillfällig säkerhetsåtgärd.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer i sak med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att tillsynsmyndigheten bör ha möjlighet att vitesförelägga tillsynsobjekt som har statlig huvudman.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Enligt järnvägslagen får tillsynsmyndigheten meddela de förelägganden och förbud som behövs för att lagen eller de föreskrifter eller villkor som meddelats med stöd av lagen ska följas. Förelägganden och förbud får förenas med vite (8 kap. 4 § första och andra styckena).

Järnvägslagens bestämmelser föreslås med begränsade ändringar föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. I lagarna bör dock fortsättningsvis inte begreppet förbud användas utan endast begreppet föreläggande. Ett föreläggande kan emellertid avse exempelvis ett förbud eller ett omedelbart stopp av en verksamhet. I direktiv (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 används begreppet tillfällig säkerhetsåtgärd, och ett föreläggande kan avse även en sådan åtgärd. Till skillnad från vad som föreslås i promemorian bör begreppet tillfällig säkerhetsåtgärd inte föras in i järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

Ytterligare en skillnad i förhållande till hittillsvarande järnvägslag är att det i den anges att förelägganden får meddelas för att tillse att villkor som meddelats med stöd av lagen ska följas. I de nya lagarna bör i stället för villkor begreppet beslut användas, vilket dock innefattar t.ex. villkor som meddelats i anslutning till ett tillstånd eller ett godkännande. Tillsynen bör avse förenligheten med lagen samt föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till lagen. Förelägganden ska kunna användas för att bedriva denna tillsyn på ett effektivt sätt. I järnvägsmarknadslagen bör det dock inte införas en särskild möjlighet att meddela förelägganden för att tillse att beslut som meddelas i anslutning till lagen följs. Enligt järnvägsmarknadslagen finns, till skillnad ifrån de övriga nya lagarna, ingen särskild reglering av att beslut får förenas med sådana villkor som här främst åsyftas. Avsikten är att möjligheterna att meddela förelägganden i dessa avseenden ska vara desamma som enligt järnvägslagen. Någon förändring i sak är alltså inte avsedd.

Om tillsynsmyndigheten inom ramen för sin tillsyn misstänker att en verksamhet som omfattas av lagen inte bedrivs i enlighet med lagen, föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen eller i enlighet med direkt tillämpliga EU-rättsakter, bör myndigheten i ett första skede påpeka detta förhållande för den ansvariga verksamhetsutövaren och ge denne tillfälle att vidta rättelse. Först om tillsynsmyndigheten inte lyckas åstadkomma någon förändring genom sådana informella kontakter, bör myndigheten utfärda ett föreläggande. Ett sådant ska kunna förenas med vite. Av föreläggandet bör det tydligt framgå på vilket sätt och inom vilken tid verksamhetsutövaren ska agera för att följa föreläggandet och undvika en eventuell vitessanktion. Allmänna bestämmelser om vite finns 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. *Transportstyrelsen* anser att det bör framgå av lagtexten att ett vitesföreläggande även ska kunna riktas mot verksamhetsutövare som har en statlig huvudman. Regeringen konstaterar att som utgångspunkt bör vitesförelägganden inte kunna riktas mot staten och att det krävs starka skäl för att frångå denna utgångspunkt (prop. 2020/21:194 s 66 f.). Regeringen konstaterar vidare att ingripanden som aktualiseras av de nu aktuella regelverken syftar till att förmå verksamhetsutövaren att följa efterlevnaden av exempelvis godkännanden, följa aktuella villkor som har meddelats i anslutning till ett tillstånd eller att följa tillämpliga EU-rättsakter. Regeringen förutsätter att under sådana omständigheter kan rättelse ske på frivillig väg. Skäl talar därför inte för att införa möjligheten att förelägga en statlig aktör vid vite inom aktuellt område Någon närmare reglering enligt Transportstyrelsens förslag bör därför inte föras in i de nu aktuella lagarna.

17.6 Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägsmarknadslagen

17.6.1 Tillsyn över tillämpningen av EU:s godskorridorförordning m.m.

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av EU:s godskorridorförordning i enlighet med järnvägsmarknadslagen.

Följande bestämmelser i järnvägslagen ska med begränsade redaktionella justeringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen:

- tillsynsmyndighetens rätt till insyn i förhandlingar om banavgifter,
- förbudet mot att pröva en fråga om utdömmande av vite för förfaranden för vilka konkurrensskadeavgift påförts eller vite utdömts enligt konkurrenslagen, och
- 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Bestämmelser om tillsyn i järnvägslagen som förs över till järnvägsmarknadslagen

Tillsyn enligt järnvägsmarknadslagen kommer att omfatta tillsyn av licenser för järnvägsföretag, dvs. kraven på gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkeskunnande och försäkring, samt av i första hand infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer i fråga om särredovisning,

oberoendekrav, icke-diskriminerande tillträde till och avgifter för järnvägsinfrastruktur samt tjänster och anläggningar för tjänster.

För att utöva tillsynen bör de allmänna bestämmelser som behandlas ovan i avsnitt 17.4 och 17.5 tillämpas. Därutöver bör järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighetens rätt till insyn i förhandlingar om banavgifter (8 kap. 3 § fjärde stycket) samt mot förbud att pröva en fråga om utdömande av vite för förfaranden för vilka konkurrensskadeavgift eller vite enligt konkurrenslagen (2008:579) redan dömts ut (8 kap. 4 § tredje stycket) flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Avslutningsvis bör skyldigheten för verksamhetsutövare att lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet flyttas över till järnvägsmarknadslagen (8 kap. 3 b §). Även det till denna paragraf anslutande bemyndigandet som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas till myndigheten bör flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Det innebär att regeringen i förordning kan ange dels till vilken myndighet dessa uppgifter ska lämnas, dels lämna vidare bemyndigandet till denna myndighet att precisera vilka uppgifter som avses. För närvarande är denna myndighet Trafikverket, som förvaltar det statliga järnvägsnätet.

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 längs korridoren samarbeta för att övervaka konkurrensen i denna. Det innebär att regleringsorganen ska säkerställa ett icke-diskriminerande tillträde till korridoren. De ska i frågor som gäller korridoren också vara organ för överklagande (i den svenska lagen kallat tvistlösning) som regleras i artikel 56.1 i direktiv 2012/34/EU. Regleringsorganen ska utbyta nödvändig information från infrastrukturförvaltarna och andra parter. Om en sökande lämnar klagomål till ett regleringsorgan i fråga om 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 det att den rätt tillsynsmyndigheten har att bedriva tillsyn enligt järnvägsmarknadslagen även ska omfatta tillsyn över bestämmelserna i godskorridorförordningen. Tillsynsmyndighetens

rätt att t.ex. få tillgång till information, meddela förelägganden och förena dessa med vite, få hjälp av Polismyndigheten och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten bör alltså gälla även vid tillsyn över efterlevnaden av godskorridorförordningen.

17.6.2 Prövning av tvister om tillämpningen av järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om att järnvägsföretag eller någon annan sökande till tillsynsmyndigheten ska få hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör står i överensstämmelse med lagen eller med föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska med vissa kompletteringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Tillämpningsområdet ska utvidgas till att även omfatta beslut som fattas av vertikalt integrerade företag. Tvisteföremålet ska även kunna avse frågan om huruvida beslutet står i överensstämmelse med vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna i tvisten inom en månad från det att tvisten hänskjutits till myndigheten.

Nuvarande möjlighet för tillsynsmyndigheten att fastställa villkoren i ett trafikeringsavtal ska inte föras över från järnvägslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian anges inte att beslut som har fattats av vertikalt integrerade företag ska kunna hänskjutas till tvistlösning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att begreppet ”hänskjuta tvist” ska ersättas av ”hänskjuta klagomål” för att bättra överensstämma med direktivet och inte riskera sammanblandning med den tvistlösning som infrastrukturförvaltaren ansvarar för inom ramen för kapacitetstilldelningsprocessen. *Transportstyrelsen* anser vidare att även beslut som fattats av ett järnvägsföretag ska kunna hänskjutas för klagomål.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

I järnvägslagen finns det bestämmelser om att järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet eller tjänst till tillsynsmyndigheten kan hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantörs beslut står i överensstämmelse med 5, 6 och 7 kap. i lagen (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 något annat sätt kränkt ska kunna klaga till regleringsorganet. Tvisterna ska kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, dvs. frågor som för närvarande regleras i 5, 6 och 7 kap. i järnvägslagen. Tvisterna kan alltså 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 också på begäran av en av parterna fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor 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 kan i första hand antas gälla anläggningar i storstadsområdena eller utmed särskilt belastade sträckor av järnvägsnätet. Eftersom tjänsteleverantörer visserligen ska sträva efter att 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 inte samtliga ansökningar att kunna tillgodoses. Den prövning som ska göras handlar därför om att undersöka huruvida den sökande har blivit behandlad så som direktivet föreskriver, dvs. på ett icke-diskriminerande sätt, och om därmed avslaget går att motivera utifrån sakliga skäl. 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 en lämplig del av tjänstekapaciteten. Det är alltså tjänsteleverantören själv som därefter måste rätta sig efter beslutet genom att tilldela den sökande en 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 tvistesituation vid fördelning av kapacitet på järnvägsnätet bör inte tillsynsmyndigheten på egen hand göra direkta ändringar i tjänsteleverantörens fördelning av tjänstekapacitet.

Föreslagen ordning

Transportstyrelsen föreslår att förfarandet ska byta namn från tvist till klagomål. Som skäl för detta anges att ordet tvist inte används i direktivet, där det i stället talas om att överklaga beslut och om klagomål (artikel 56.1 och 56.9). Vidare anser *Transportstyrelsen* att användningen av begreppet tvist leder till risk för sammanblandning med det tvistlösningsförfarande som infrastrukturförvaltare ansvarar för i kapacitetstilldelningsprocessen. Regeringen anser att den argumentation som underbygger bestämmelsen i

propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 147 f.) fortfarande är giltig. Regeringen ser inte att den risk för sammanblandning som Transportstyrelsen befarar utgör tillräckliga skäl för att nu ändra namn på förfarandet.

Eftersom det bakomliggande regelverk som kan bli föremål för tvist ändras och utökas, ändras och utökas på motsvarande sätt de förhållanden som kan komma att bli föremål för prövning enligt bestämmelsen om tvistlösning. Tvisterna ska enligt artikel 56.1 i direktivet kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning, inklusive innehållet i en järnvägsvägsnätsbeskrivning, och avgiftsuttag. Genom ändringsdirektiv (EU) 2016/2370 utökas 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 nu föreslås samlas 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 kan som anges i artikel 56.1 främst förväntas handla om beslut som fattats av infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantörer. *Transportstyrelsen* framför dock att den utökning av tillämpningsområdet för tvistlösningsförfarandet som görs genom ändringsdirektivet innebär att även beslut fattade av ett järnvägsföretag skulle kunna bli föremål för tvistlösning. Enligt artikel 56.1 ska tvistlösningsförfarandet i tillämpliga fall omfatta de i artikeln uppräknade beslut som fattas av järnvägsföretag. Mot denna bakgrund bör bestämmelsen, när den flyttas över till järnvägsmarknadslagen, kompletteras och även omfatta beslut som fattas av vertikalt integrerade företag. I bestämmelsen bör, på motsvarande sätt som gäller i dag, anges att prövningen ska omfatta frågan om huruvida det beslut som är föremål för prövningen är förenligt med tillämpliga bestämmelser i 4–9 kap. järnvägsmarknadslagen eller med föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel. Eftersom kommissionen har meddelat genomförandeakter och delegerade akter med stöd av direktiv 2012/34/EU, bör dock en prövning av tvist kunna omfatta besluts förenlighet med sådana 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. I järnvägsmarknadslagen bör det framgå 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 finns allmänna bestämmelser om myndigheters ärendehantering, som inte överensstämmer med skyldigheterna i artikel 56.9. En särskild bestämmelse med en tidsgräns för när tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda samråd med parterna bör därför föras in i järnvägsmarknadslagen. De nuvarande bestämmelserna om tidsfrister för prövningen av tvister och om fördelning av tjänstekapacitet bör oförändrade föras över till järnvägsmarknadslagen.

Enligt järnvägslagen finns det 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, i likhet med vad som då gällde för Tågtrafikledningen, skulle ha rätt att fastställa villkoren i ett trafikeringsavtal, om parterna inte kom överens (prop. 2003/04:123 s. 151). Därefter har endast ett sådant ärende hanterats av tillsynsmyndigheten (Järnvägsstyrelsens beslut 2004, dnr 2004-873). Sedan dess har villkoren i trafikeringsavtalen standardiserats ännu mer, och det bedöms inte längre finnas samma behov av att tillsynsmyndigheten ska kunna fastställa villkoren. Eftersom detta inte är ett krav i direktivet, föreslås att möjligheten för tillsynsmyndigheten att fastställa villkoren i trafikeringsavtal inte bör föras över från järnvägslagen till järnvägsmarknadslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör i likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering få meddela föreskrifter om prövning av tvister.

17.6.3 Samarbetsavtal enligt järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få övervaka tillämpningen av samarbetsavtal. Myndigheten ska få lämna rekommendationer om att ett avtal bör ändras eller upphävas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att det bör förtydligas dels hur samarbetsavtal ska kunna ingås på ett icke-diskriminerande sätt och vad ett sådant avtal ska kunna omfatta, dels om den övervakning tillsynsmyndigheten ska ägna sig åt medför en rätt för myndigheten att ingripa i och påverka avtalstecknandet.

Skälen för regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare får enligt artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, 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, som ska övervaka tillämpningen av sådana avtal och, när det är motiverat, ge råd om att de ska upphävas. Detta bedöms vara en uttömmande reglering av vilka befogenheter tillsynsmyndigheten ska ha i fråga om samarbetsavtalen. Däremot skulle tillämpningen av ett sådant avtal naturligtvis kunna innebära att en infrastrukturförvaltare agerar i strid med andra bestämmelser i lagen om t.ex. icke-diskriminering. Tillsynsmyndigheten skulle alltså indirekt kunna ingripa mot ett sådant avtal och då använda sig av lagens övriga tillsynsverktyg, t.ex. förelägganden som kan förenas med vite.

För att genomföra artikeln om samarbetsavtal bör det av järnvägsmarknadslagen framgå att en infrastrukturförvaltare får ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Ett samarbetsavtal ska syfta till att skapa fördelar för

transportkunderna, såsom sänkta kostnader och förbättrad prestanda på den del av järnvägsnätet som avtalet avser. För att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva den övervakning som förutsätts enligt direktivet bör infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal, bli skyldiga att anmäla det till tillsynsmyndigheten (se avsnitt 14.3.5). I anslutning till bestämmelsen bör också en särskild bestämmelse om övervakning införas i tillsynskapitlet. Av denna bör det framgå att tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal och att myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal bör ändras eller upphävas.

Trafikverket efterlyser förtydliganden av hur samarbetsavtal ska kunna ingås på ett icke-diskriminerande sätt och vilka befogenheter tillsynsmyndigheten ska ha i dessa avseenden. Ett icke-diskriminerande sätt torde innebära att alla sökande ska behandlas lika. Om ett järnvägsföretag eller någon annan sökande erbjuder att ingå samarbetsavtal i ett visst avseende eller för en viss sträcka, bör även övriga berörda järnvägsföretag ges samma erbjudande. Tillsynsmyndighetens befogenheter i fråga om avtalen bör begränsas till att övervaka tillämpningen och, om det behövs, lämna rekommendationer om att avtalen bör ändras eller upphävas.

17.6.4 Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om skyldigheter för den som ansvarar för vissa tillsynsbeslut att årligen upprätta en åtagande- och intresseförklaring samt krav på karens efter avslutad anställning flyttas i sak över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 55.3 i direktiv 2012/34/EU ska medlemsstaterna se till att regleringsorganet har en sådan personal och förvaltas på ett sådant sätt att dess oberoende garanteras. I järnvägslagen (8 kap. 3 c och 3 d §§) har det av denna anledning förts in regler om att den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU årligen ska 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. Befattningshavaren ska också omfattas av ett års karens efter anställningen vid myndigheten innan denne kan påbörja ett arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller enheter som omfattas av tillsynen. Det är generaldirektören och chefen vid tillsynsmyndigheten som bör ansvara för dessa beslut och därmed omfattas av de här aktuella kraven. Detta har även klargjorts i 8 § andra stycket förordningen med instruktion för Transportstyrelsen. Bestämmelserna bör i sak flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

17.7 Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägstekniklagen.

17.7.1 Tillsyn över fasta installationer och fordon

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer och fordon för att säkerställa att de delsystem som en fast installation eller ett fordon består av uppfyller kraven enligt järnvägstekniklagen, föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

För gränsöverskridande fasta installationer ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Det ska i järnvägstekniklagen upplysas om att det i järnvägssäkerhetslagen finns ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder, om det vid tillsynen framkommer brister som innebär en säkerhetsrisk.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn och järnvägsföretags rapporteringskrav.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås bl.a. en tydligare uppdelning av tillsyn över fasta installationer respektive fordon.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Direktivens reglering av tillsyn över fasta installationer och fordon

I direktiv (EU) 2016/797 (driftskompatibilitetsdirektivet) och (EU) 2016/798 (säkerhetsdirektivet) uppställs krav på att den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över att fasta installationer och fordon överensstämmer med de väsentliga kraven. Tillsynen över delsystems förenlighet med de väsentliga kraven regleras alltså i olika direktiv för fasta installationer och fordon.

Av artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över att markbaserade delsystem (fasta installationer) uppfyller de väsentliga kraven. Om myndigheten vid sådan tillsyn kommer fram till att infrastrukturförvaltaren inte längre uppfyller kraven för säkerhetstillstånd, ska myndigheten begränsa eller återkalla säkerhetstillståndet. Av artikel 17.7 framgår också att tillsynen för gränsöverskridande delsystem ska ske i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra berörda staten.

Enligt artikel 16.2d i direktiv (EU) 2016/798 ska den nationella säkerhetsmyndigheten därutöver utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenter uppfyller de grundläggande kraven enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797. De grundläggande kraven för driftskompatibilitetskomponenter innebär att sådana komponenter får släppas ut på marknaden endast om de medger att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem uppnås, de uppfyller de väsentliga kraven, används inom avsett område för användning och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

För fordon återfinns motsvarande – om än betydligt mer omfattande och detaljerad – tillsynsreglering i artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797. Artikeln inleds med en regel som riktar sig till järnvägsföretagen. Järnvägsföretag ska kontinuerligt bevaka att de fordon företaget använder uppfyller de väsentliga kraven. Om järnvägsföretaget upptäcker brister i något sådant avseende, ska dessa åtgärdas. Därefter anges att om den nationella säkerhetsmyndigheten blir medveten om att ett fordon eller en fordonstyp inte uppfyller de väsentliga kraven, ska myndigheten informera järnvägsföretaget och be det vidta åtgärder för att komma till rätta med dessa brister. Om det visar sig att de åtgärder som järnvägsföretaget vidtar inte är tillräckliga för att komma till rätta med bristen, och detta innebär en allvarlig säkerhetsrisk, ska den nationella säkerhetsmyndigheten besluta om tillfälliga säkerhetsåtgärder enligt artikel 17.6 i direktiv (EU) 2016/798. En tillfällig säkerhetsåtgärd kan ytterst innebära att myndigheten beslutar att verksamheten omedelbart begränsas eller tillfälligt avbryts. Om en allvarlig säkerhetsrisk trots de åtgärder som vidtagits av järnvägsföretaget och sådana tillfälliga säkerhetsåtgärder som den nationella säkerhetsmyndigheten beslutar fortfarande kvarstår, får den nationella säkerhetsmyndigheten besluta att återkalla eller ändra godkännandet.

Järnvägstekniklagens reglering av tillsyn över fasta installationer och fordon

Tekniska krav på fasta installationer och fordon och de delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som ingår i dessa föreslås genomföras i järnvägstekniklagen (i fråga om den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem). I järnvägstekniklagen föreslås det också finnas regler om godkännande för ibruktage av fasta installationer och godkännande för utsläppande på marknaden av fordon. Vid godkännandet prövas delsystemens förenlighet med de väsentliga kraven, dvs. föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Även om tillsynsbestämmelserna i fråga om markbaserade delsystem (fasta installationer) finns i direktiv (EU) 2016/798, framstår det som ändamålsenligt att tillsynsbestämmelser som avser de väsentliga kraven placeras i järnvägstekniklagen och inte i järnvägssäkerhetslagen.

Fasta installationer innefattar de markbaserade delsystemen, som för närvarande är Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur. En fast installation ska under den tid den är i bruk uppfylla de krav som uppställdes vid godkännandet i fråga om överensstämmelse med väsentliga krav m.m. Tillsynsbestämmelsen i järnvägstekniklagen bör dock omfatta alla krav och skyldigheter som framgår av lagen, föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EUrättsakter som meddelats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. Som exempel på andra krav i lagen än de väsentliga kraven kan nämnas kravet på nytt godkännande vid modernisering och ombyggnation av fasta installationer. Den verksamhetsutövare, vanligtvis en infrastrukturförvaltare, som innehar en fast installation i sin verksamhet ansvarar för att den fasta installationen uppfyller lagens krav. Av direktiv

(EU) 2016/798 framgår också att tillsynen för gränsöverskridande fasta installationer ska ske i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra berörda staten. I Sverige kan det alltså bli aktuellt för tillsynsmyndigheten att samarbeta med den danska nationella säkerhetsmyndigheten för delsystem på Öresundsbron samt med norsk och finsk nationell säkerhetsmyndighet (Norge omfattas som medlem av EES av den EU-rättsliga järnvägsregleringen och till Finland finns en järnvägsövergång i Haparanda). Myndigheterna bör dock endast fatta beslut och utöva myndighet på den egna sidan gränsen. Därmed aktualiseras inte överlåtande av förvaltningsuppgifter till en annan stat enligt 10 kap. regeringsformen.

Tillsyn över fordons överensstämmelse med de väsentliga kraven regleras i artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797. Tillsynsbestämmelsen i lagen bör utformas på samma sätt som för fasta installationer. Utgångspunkten bör vara att det järnvägsföretag som använder ett fordon i sin verksamhet ansvarar för att fordonet uppfyller de krav som framgår av järnvägstekniklagen, föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter (av vilka tillämpliga väsentliga krav framgår). I lagen bör det anges att tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att denna skyldighet följs. Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över alla fordon som används i trafik på svenska järnvägsnät. Det innebär att tillsynsmyndigheten även ska utöva tillsyn över fordon som har godkänts av ERA. Även om ERA ska ”ta fullt ansvar” för de godkännanden som ERA utfärdar, har ERA ingen rätt att utöva operativ tillsyn gentemot enskilda järnvägsföretag (artikel 21.6). ERA måste i stället, om det finns anledning till det, vända sig till tillsynsmyndigheten. Det bör dock ske ett informationsutbyte mellan dessa myndigheter. Om det blir fråga om mer ingripande åtgärder, som att ändra eller återkalla ett godkännande, ska det göras av den myndighet som beviljat godkännandet.

Om tillsynsmyndigheten vid tillsyn finner att uppställda krav inte uppfylls, får ett föreläggande meddelas. Direktiven bygger på principen att bristerna inledningsvis påpekas och att en dialog med verksamhetsutövaren inleds och först därefter, om åtgärder inte vidtas eller inte leder till avsett resultat, mer ingripande tillsynsåtgärder vidtas. Detta är ett uttryck för proportionalitetsprincipen och överensstämmer också med hur tillsyn bedrivs enligt hittillsvarande 8 kap. järnvägslagen. Tillsynsmyndigheten får, utifrån de tillsynsverktyg den har att tillgå, bedöma hur tillsynen ska bedrivas för att säkerställa regelefterlevnad (prop. 2003/04:123 s. 143). Tillsynsmyndigheten bör inte vidta mer ingripande åtgärder än vad som krävs i det enskilda fallet. När det gäller brister som innebär säkerhetsrisker kan det vara nödvändigt att omgående ta till mer ingripande åtgärder som förelägganden. Sådana förelägganden bör kunna avse alla åtgärder som bedöms nödvändiga för att lagens krav ska följas och omfattar därmed sådana åtgärder som i både direktiv (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 benämns tillfälliga säkerhetsåtgärder. Ytterst kan det handla om att verksamheten omedelbart stoppas eller begränsas. När det gäller brister som påverkar säkerheten i verksamheten har tillsynsmyndigheten även möjlighet att vidta åtgärder med stöd av järnvägssäkerhetslagen. Det kan t.ex. avse förelägganden som gäller säkerhetsstyrningssystemet. Om bristerna är av sådan omfattning att förutsättningarna för en infrastrukturförvaltares säkerhetstillstånd eller ett

järnvägsföretags säkerhetsintyg påverkas, bör sådana tillstånd kunna begränsas eller återkallas. I järnvägstekniklagen bör en upplysning tas in som anger att om det vid tillsyn framkommer brister som innebär en säkerhetsrisk, finns ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder i järnvägssäkerhetslagen.

Bestämmelserna i lagen bör kompletteras med ett bemyndigande för att bl.a. direktivets bestämmelser om tillsyn och järnvägsföretags rapporteringskrav ska kunna genomföras på lägre föreskriftsnivå.

17.7.2 Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden enligt järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Om tillsynsmyndigheten bedömer att de tillsynsåtgärder som vidtagits enligt järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen inte är tillräckliga för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk, ska tillsynsmyndigheten få besluta att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande. Detta ska dock endast gälla om det har visats att bristen på överensstämmelse med kraven enligt järnvägstekniklagen, föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 fanns redan vid godkännandet och godkännandet har beviljats av tillsynsmyndigheten.

Om ett typgodkännande återkallas, ska fordon som har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med detta typgodkännande dras tillbaka.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande järnväglag finns en generell bestämmelse om återkallelse av godkännande av delsystem som avser delsystem hänförliga till både infrastruktur och fordon. Enligt 8 kap. 6 a § järnväglagen får tillsynsmyndigheten återkalla ett godkännande enligt 2 kap. 13 § järnväglagen 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 (prop. 2010/11:160 s. 66 f.). Avsikten är att en återkallelse ska avse brister som fanns redan vid godkännandet. Om det gäller brister som uppkommit därefter, ska andra tillsynsåtgärder vidtas.

Föreslagen ordning

Nuvarande bestämmelse om återkallelse av godkännande av delsystem bör ändras i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798. För fasta installationer innebär det att reglerna om tillsyn över markbaserade delsystem ska tillämpas enligt artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 (se avsnitt 17.7.1). Om det efter tillsyn av sådana delsystem fortsatt visar sig finnas så allvarliga brister att infrastrukturförvaltarens verksamhet

påverkas på ett sätt som innebär att grunden för säkerhetstillståndet kan ifrågasättas, bör tillsynsmyndigheten överväga om säkerhetstillståndet ska ändras eller återkallas. I järnvägstekniklagen bör det endast tas in en upplysning om att det i järnvägssäkerhetslagen finns ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder. Någon återkallelse av ett godkännande av en fast installation aktualiseras inte.

När det gäller fordon ser dock regleringen annorlunda ut. Av artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797 framgår en ordning för vad som gäller när fordon inte uppfyller något eller flera tillämpliga väsentliga krav och detta leder till en allvarlig säkerhetsrisk. Om de åtgärder som vidtagits av järnvägsföretaget, på eget eller tillsynsmyndighetens initiativ, visar sig otillräckliga för att komma till rätta med bristerna och detta innebär en allvarlig säkerhetsrisk, ska godkännandet ändras eller återkallas. Ansvaret för att ändra eller återkalla ett godkännande eller typgodkännande ligger på den myndighet som har beviljat godkännandet, dvs. tillsynsmyndigheten eller ERA. 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.

Tillsyn enligt järnvägstekniklagen över både fordon och fasta installationer bör avse fordonets eller den fasta installationens förenlighet med lagen, föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797, i stället för – som anges i direktivet – de väsentliga kraven. Det innebär ingen egentlig skillnad i sak. De förhållanden som ska vara uppfyllda vid godkännandet av ett fordon avser de väsentliga krav som kommer till uttryck i föreskrifter på olika nivåer, i första hand TSD, varav samtliga för närvarande beslutats i form av direkt tillämpliga rättsakter med stöd av bestämmelser i direktiven. Även om endast direktiv (EU) 2016/797 bör nämnas i lagen, avses även direktiv som ersatts av detta (jfr artikel 58 enligt vilken hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses utgöra hänvisningar till direktiv (EU) 2016/797). Det innebär t.ex. att en TSD som beslutats med stöd av direktiv 2008/57/EG och som fortsatt är giltig utgör en sådan EU-rättsakt som avses i lagen.

En saklig inskränkning i möjligheten att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller typgodkännande som bör framgå av lagen är att det ska ha visats att den bristande överensstämelsen med kraven som lett till den allvarliga säkerhetsrisken fanns redan vid godkännandebeslutet. Av detta följer att om bristerna i stället uppkommit efter godkännandet, på grund av exempelvis bristande underhåll, bör andra åtgärder vidtas mot järnvägsföretaget, t.ex. enligt järnvägssäkerhetslagen.

Det bör noteras att innehavaren av ett godkännande eller typgodkännande inte behöver vara, och ofta inte är, det järnvägsföretag som använder fordonet. Det kan t.ex. handla om en aktör som hyr eller leasar ut fordon. När en ändring eller återkallelse av ett godkännandebeslut aktualiseras ska kommunikationen i ärendet ske med innehavaren av godkännandet eller fordonstypgodkännandet. Det är också innehavaren

som ska få del av beslutet och ges möjlighet att begära omprövning och överklaga beslutet. Prop. 2021/22:83

Ytterligare en bestämmelse från direktivet som bör genomföras i lag framgår av artikel 26.8 i direktiv (EU) 2016/797. Det gäller fordon som har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om överensstämmelse med ett typgodkännande som har återkallats. Sådana fordon ska dras tillbaka från marknaden. När det däremot gäller direktivets regel om att fordon som byggts i enlighet med ett återkallat typgodkännande inte får godkännas för att släppas ut på marknaden förrän bristerna har åtgärdats, följer det redan av att det då inte finns något typgodkännande att bevilja godkännandet gentemot. Någon särskild regel om detta, som föreslås i promemorian, bedöms därför inte behövlig.

Inte heller bör det, vilket föreslås i promemorian, införas något särskilt bemyndigande om återkallelse av godkännande. De ytterligare regler som behövs för att genomföra direktivets regler om återkallelse fullt ut bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen eller med stöd av det föreslagna bemyndigandet om tillsyn. Det gäller t.ex. särskilda procedurregler om ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden när ett återkallelseförfarande drivs parallellt med ett tillsynsförfarande, tidsfrister för omprövning 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.

17.7.3 Tillsyn över utsedda organ

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över utsedda organ. Tillsynsmyndigheten ska därvid ha rätt att hos utsedda organ få tillträde till lokaler samt få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten ska få besluta att begränsa eller återkalla ett beslut om att utse ett utsett organ om organet inte längre uppfyller kraven eller på något annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: När tillsynsmyndigheten har beslutat att utse ett utsett organ (se avsnitt 11.3.1) ska tillsynsmyndigheten i egenskap av anmälande myndighet fortsätta att utöva tillsyn över det utsedda organet. Myndigheten har i samband med detta 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 bör tillsynsmyndigheten på motsvarande sätt som gäller i fråga om anmälda organ enligt 10 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll få besluta att begränsa eller återkalla ett beslut att utse organet, jfr artikel 39 i direktiv (EU) 2016/797.

I järnvägstekniklagens tillsynskapitel bör det införas övergripande bestämmelser om tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter när det gäller tillsyn över utsedda organ. Ytterligare bestämmelser om tillsyn över utsedda organ bör få meddelas med stöd av det föreslagna generella bemyndigandet om tillsyn.

17.7.4 Marknadskontroll

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om marknadskontroll ska med viss justering flyttas över till järnvägstekniklagen. Om det kan antas att en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller i TSD och nationella regler föreskrivna väsentliga krav, ska tillsynsmyndigheten få 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-försäkring.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven på överensstämmelse med i TSD eller nationella regler föreskrivna väsentliga krav, ska tillsynsmyndigheten få besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med en EG-kontrollförklaring.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om marknadskontroll.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Marknadskontroll avser kontroll av att produkter som tillhandahålls på marknaden motsvarar uppställda krav, t.ex. när det gäller säkerhet, samt att produkterna 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.

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-försäkring, godkännande för ibruktage respektive utsläppande på marknaden och därefter tillsyn med utgångspunkt i reglerna om driftskompatibilitet och säkerhet. Mot denna bakgrund 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 det i samband med nu aktuell omarbetning av lagstiftningen borde tydliggöras vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har vad gäller marknadskontroll för järnvägsmateriel och uttryckligt anges att tillsynsmyndigheten även på detta område är marknadskontrollmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011 samt att myndigheten ska tillämpa

förordningen (2014:1039) 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 regleringen av järnvägsmateriells 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. Risken med att ange i lagen att tillsynsmyndigheten ska fullgöra denna uppgift fullt ut beträffande järnvägsmateriel i förhållande till regelverket på varuområdet är att det kan bli en överreglering som innebär ökade kostnader både för enskilda aktörer och för staten. Mot denna bakgrund bör det i detta skede inte föreslås ytterligare reglering av marknadskontroll än vad som uttryckligt framgår av direktiv (EU) 2016/797, vilket i allt väsentligt överensstämmer med vad som gäller enligt järnvägslagen (artiklarna 11 och 16). 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 (artiklarna 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 kommissionen, ERA och övriga medlemsstater om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till dem.

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 medlemsstaten begära att kompletterande kontroller genomförs. Även beträffande kontroller av delsystem ska medlemsstaten informera kommissionen och redovisa skälen. Uppgiften att utföra denna marknadskontroll bör även fortsättningsvis ligga på tillsynsmyndigheten. Nuvarande 8 kap. 7 § järnvägslagen 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 och nationella regler. Direktivets bestämmelser om informationsskyldighet m.m. vid ingripanden bör, i likhet med vad som för närvarande gäller, genomföras i förordning. Ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela bl.a. sådana föreskrifter om marknadskontroll bör därför föras in i järnvägstekniklagen. Bemyndigandet bör vara vitt och kunna användas för att meddela ytterligare krav om marknadskontroll om det behövs.

17.8 Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägssäkerhetslagen

Regeringens förslag: På begäran av ERA eller tillsynsmyndigheten ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag redovisa avtal om riskkontroll.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn och om skyldigheten för järnvägsföretag att lämna vissa uppgifter till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås en bestämmelse som anger att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg utfärdat av ERA.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) och *SJ AB* befarar att bemyndigande saknas för tillsynsmyndigheten att utöva tillsyn över enheter som ansvarar för underhåll. Vidare anser Branschföreningen Tågoperatörerna och *SJ AB* att viktiga förändringar i personalkategorier och fordon bör anmälas till tillsynsmyndigheten. *Transportstyrelsen* anser att reglerna i järnvägssäkerhetslagen om tillsyn över direktiv (EU) 2016/798 med tillhörande EU-rättsakter bör utökas till att även omfatta TSD Drift, som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Skälen för regeringens förslag

Bestämmelser om tillsyn i järnvägssäkerhetslagen

I Sverige fullgör tillsynsmyndigheten uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet, vilket också bör framgå av järnvägssäkerhetslagen. Det bör också framgå av järnvägssäkerhetslagen att tillsynsmyndigheten bl.a. ska utöva tillsyn över direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798. Tillsynsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen bör omfatta främst infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och vara till stor del inriktade på kontroll av säkerhetsstyrningssystemen i respektive verksamhet. Av artikel 17.1 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att den nationella säkerhetsmyndigheten ska övervaka att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag uppfyller den juridiska skyldigheten att använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar i detta sammanhang att tillsynsmyndigheten även bör utöva tillsyn över enheter som ansvarar för underhåll av fordon men att ett sådant bemyndigande saknas. I avsnitt 8.1.8 föreslås att ett fordon, för att få användas i järnvägstrafik, ska ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Enligt artikel 14 i direktiv (EU) 2016/798 ska enheten ska vara certifierad av ett certifieringsorgan. Enligt genomförandeförordning (EU) 2019/779 ska detta organ sköta den fortsatta tillsynen över enheten i de avseenden som prövats inför certifieringen. Genomförandeförordning (EU) 2019/779 anger även att undantag från certifieringskravet får medges för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som underhåller fordon för sin egen verksamhet. Enheten som ansvarar för underhåll ska i en sådan

situation vara godkänd inom ramen för verksamhetens säkerhetsstyrningssystem och är därmed också föremål för tillsynsmyndighetens tillsyn.

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 tillståndprocess och tillsynsprocess (se avsnitt 10.2.2). Några lagstiftningsåtgärder i detta avseende behövs däremot inte. I tillsynsmyndighetens uppgift ingår alltså att utöva tillsyn över järnvägsföretag för vilka ERA har utfärdat ett gemensamt säkerhetsintyg. Det är dock endast ERA som kan återkalla eller begränsa gemensamma säkerhetsintyg som den har utfärdat.

Det är viktigt att framhålla att den nationella säkerhetsmyndigheten bör 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 tillsynen. Det förutsätts dock att de nationella säkerhetsmyndigheterna och ERA samarbetar kring tillsynen för att systemet med byrån som tillståndsmyndighet ska kunna fungera.

Det är tillsynsmyndigheten som utformar sin tillsynsverksamhet med utgångspunkt i de möjligheter att bedriva tillsyn som regleringen ger. I artikel 17.2 i direktiv (EU) 2016/798 anges att järnvägsföretag minst två månader innan de inleder ny järnvägstransportverksamhet ska 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.

Transportstyrelsen påpekar i sitt remissvar att för att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg krävs det bl.a. att järnvägsföretaget i fråga uppfyller kraven i tillämpliga TSD men att tillämpliga TSD utfärdats med stöd av direktiv 2016/797/EU. Transportstyrelsen anser att järnvägssäkerhetslagen bör kompletteras så att även tillämpliga EUrättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2016/797/EU omfattas av bestämmelserna om tillsyn. Regeringen bedömer dock att regleringen bör lämnas oförändrad i sak. Om det exempelvis vid en tillsyn konstateras att tillämpliga krav i en TSD inte är uppfyllda, finns det en möjlighet att återkalla ett tillstånd med stöd av exempelvis att förutsättningarna för tillståndet inte längre är uppfyllda.

Avtal om riskkontroll

I avsnitt 8.1.4 redogörs det för infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags skyldighet att, i de fall det är lämpligt, i avtal med sina anlidade aktörer uppställa krav på genomförande av nödvändig riskkontroll. I artikel 4.3 d i direktiv (EU) 2016/798 anges att avtalsvillkoren ska redovisas på begäran av ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten. En bestämmelse om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska redovisa dessa avtal om riskkontroll 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. Det beror på att det ju är tillsynsmyndigheten som ska bedriva tillsyn av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (jfr artikel 17.1), inte ERA.

Bemyndiganden

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om tillsyn. Ett allmänt hållet bemyndigande om tillsyn föreslås därför i järnvägssäkerhetslagen.

Vidare föreslås ett bemyndigande som ger möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om att en viss typ av uppgifter regelmässigt ska lämnas av järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten för att kunna genomföra EU-reglering och för att bedriva en effektiv tillsyn.

17.9 Register

17.9.1 Register över järnvägsinfrastruktur

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om infrastrukturregister ska med viss justering flyttas över till järnvägstekniklagen. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i ett infrastrukturregister. 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* påpekar att det är oklart vilket register som ska regleras i lagen, RINF (Register of Infrastructure) eller något annat nationellt infrastrukturregister. Om det är RINF, ifrågasätter Trafikverket att myndigheten ska offentliggöra registret, eftersom detta ska skötas av ERA. Trafikverket anser att bestämmelsen bör göras mer flexibel, eftersom det redan i dag inom ERA pågår ett arbete med att infrastrukturförvaltarna själva ska ladda upp sin information.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797 ska medlemsstaterna se till att det förs och offentliggörs ett register över järnvägsinfrastruktur med uppgifter om järnvägsnätets tekniska egenskaper. Registret, som benämns RINF, ska ge tydlig information om järnvägsnätets egenskaper och användas som en referensdatabas. När t.ex. ett fordon ska godkännas för ett visst område för användning ska fordonets kompatibilitet med järnvägsnätet kunna bedömas med utgångspunkt från uppgifter i registret. I registret får det också fastställas villkor för användning av fasta installationer och andra begränsningar i användningen av infrastrukturen (artikel 49.3). Kommissionen har i genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur fastställt gemensamma specifikationer för innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt samt regler för

inmatning och läsning av data. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturregisteret uppdateras i enlighet med vad som följer av genomförandeakten.

Tillsynsmyndigheten ska enligt 8 kap. 8 § järnvägslagen föra och ge offentlighet åt ett register över järnvägsinfrastruktur. 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. Trafikverket blir därmed nationellt registreringsorgan enligt förordning (EU) 2019/777. Även om det i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797 anges att medlemsstaterna ska se till att register över infrastruktur offentliggörs bör, som *Trafikverket* efterlyser och på motsvarande sätt som föreslås för fordonsregistret, detta omformuleras i den nya lagen. I stället för att i lagen ange att myndigheten ska föra och ge offentlighet åt registret, bör det i lagen anges att den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i ett infrastrukturregister. Mot bakgrund av att det pågår ett utvecklingsarbete inom EU gällande registret finns det annars risk för att regleringen inom kort kan behöva ändras. I den mån uppgiften som registeransvarig behöver preciseras ytterligare i förhållande till lagen och direkt tillämplig EU-reglering, bör det göras i förordning. I förordning bör det även regleras att Trafikverket är ansvarig myndighet. Sådana föreskrifter riktade till myndighet kan regeringen meddela med stöd av 8 kap. 7 § regleringsformen. Av järnvägstekniklagen bör det dock, i likhet med vad som gäller enligt järnvägslagen, framgå att infrastrukturförvaltare till myndigheten ska lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret.

17.9.2 Fordonsregister

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om fordonsregister ska i allt väsentligt flyttas över till järnvägstekniklagen. Tillsynsmyndigheten ska ansvara för registrering av fordon i ett fordonsregister. Fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla sådana ändrade förhållanden som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten 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 eller Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter till det europeiska registret över godkända fordonstyper.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemoria anges uttryckligen att uppgiftslämnarskyldigheten innefattar sekretessbelagda uppgifter.

Remissinstanserna: *Trafikverket* påpekar att nationella fordonsregister ska ersättas av ett europeiskt fordonsregister 2021. *Transportstyrelsen*

upplyser om att Europeiska kommissionen har antagit ett genomförandebeslut om fordonsregister.

Skälen för regeringens förslag: Fordonsregister regleras i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797. Avsikten är att det inom en snar framtid ska inrättas ett gemensamt europeiskt fordonsregister som ska omfatta nuvarande nationella register. Syftet anges vara att minska administrativa bördor och kostnader för både medlemsstaterna och övriga berörda aktörer genom att ge alla som använder registret tillgång till ett harmoniserat gränssnitt för registrering och datahantering. Kommissionen har antagit genomförandebeslut (EU) 2018/1614 av den 25 oktober 2018 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG. Av artikel 8 i genomförandebeslutet framgår att medlemsstaterna ska säkerställa att data om registrerade fordon förs över från de nationella fordonsregistren till det europeiska fordonsregistret senast 16 juni 2021.

Fram till dess att ett europeiskt register finns på plats ska dock medlemsstaterna fortsätta att föra sina nationella register. Enligt 8 kap. 8 a § järnvägslagen ska tillsynsmyndigheten föra ett register över fordon. Den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret och anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Skyldigheten att förse tillsynsmyndigheten med upplysningar bör även fortsättningsvis gälla. Dock bör det i järnvägstekniklagen specificeras att skyldigheten gäller för fordonsinnehavare (artikel 47.6). Med beaktande av kommande förändringar av registret bör även tillsynsmyndighetens uppgift omformuleras något. I stället för att lagen anger att tillsynsmyndigheten är skyldig att föra ett register, bör det anges att tillsynsmyndigheten ska ansvara för registrering av fordon. Enligt genomförandebeslut (EU) 2018/1614 blir tillsynsmyndigheten registreringsenhet i Sverige för det europeiska fordonsregistret, vilket innebär en skyldighet att föra den svenska delen av registret. Tillsynsmyndigheten kommer dock även i fortsättningen att ansvara för att föra ett nationellt fordonsregister för fordon som inte omfattas av unionens järnvägssystem och som regleras i lagen om nationella järnvägssystem. Om det ska finnas ett gemensamt register där de av EU fastslagna specifikationerna tillämpas för unionsfordon och nationellt fastslagna specifikationer för övriga fordon eller om det ska bli två olika register, är ännu inte klart. Myndighetens skyldigheter i nu nämnda avseenden kan preciseras ytterligare med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Av direktivet framgår att fordonsregistret 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 en hänvisning till den enhet som ansvarar för underhållet av fordonet (artikel 47.3). Enligt artikel 47.2 kommer kommissionen också i en genomförandeakt att fastställa specifikationer för de nationella registren med avseende på innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt, arrangemang för datautbyte och regler för inmatning och läsning av data. Dessa bestämmelser måste genomföras i

medlemsstaterna. Nuvarande bemyndigande i järnvägslagen bör dock inte flyttas över till nya lagen. De mer detaljerade reglerna från direktivet om bl.a. vilka uppgifter som ska tas in i registret och vilka uppgifter som fordonssinnehavaren ska lämna om fordonet, bör som verkställighetsföreskrifter till lagen genomföras med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. För att kunna genomföra direktivet i fråga om rapporteringskrav till det europeiska registret över godkända fordonstyper, bör det dock införas ett särskilt bemyndigande i lagen.

Enligt artikel 47.1c ska fordonsregistret bl.a. vara tillgängligt för nationella säkerhetsmyndigheter och olycksutredande organ enligt artiklarna 16 respektive 22 i direktiv (EU) 2016/798, regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU samt ERA. Enligt regeringens bedömning får samtliga dessa aktörer här anses rymmas inom begreppet utländsk myndighet (jfr 8 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen). Därutöver ska järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt personer som registrerar fordon eller förekommer i registret kunna få del av uppgifter ur registret. I Sverige omfattas registret av offentlighetsprincipen, vilket betyder att var och en har rätt att få ut uppgifter ur detta, om uppgifterna inte omfattas av sekretess. Rätten att få 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 behövlig (prop. 2010/11:160 s. 91). De aktuella utländska myndigheterna och Statens haverikommission bör också ha rätt att ta del av uppgifter även om de skulle anses omfattas av sekretess. Bestämmelsen i 8 kap. 8 a § tredje stycket järnvägslagen bör därför föras över till nya järnvägstekniklagen. Det betyder att tillsynsmyndigheten 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 ERA. En sådan skyldighet att lämna ut uppgifter till nationell och utländsk myndighet har sekretessbrytande verkan (10 kap. 28 § och 8 kap. 3 § 1 och offentlighets- och sekretesslagen). Någon särskild reglering av att uppgiftsskyldigheten även innefattar sekretessbelagda uppgifter, som finns i hittillsvarande reglering, behövs därför inte.

17.9.3 Rapporteringsskyldighet till fordonsregistret enligt lagen om nationella järnvägssystem

Regeringens 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Trafikverket* uppger att det s.k. svenska fordonsregistret kommer att upphöra.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 13.2.4 föreslås, i likhet med regleringen av fordonsregistrering i järnvägstekniklagen, att fordon som används enligt lagen om nationella järnvägssystem som huvudregel ska

registreras i det nationella fordonsregistret. För närvarande ansvarar tillsynsmyndigheten för registret. Fordonsinnehavaren bör därför vara skyldig 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 8 kap. 8 a § andra stycket järnvägslagen. Den närmare regleringen om rapporteringsskyldighet till fordonsregistret kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen om nationella järnvägssystem med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt sådant bemyndigande som föreslås i promemorian behövs därför inte.

17.10 Bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn m.m.

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till de lagarna och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798.

I järnvägsmarknadslagen ska det också införas 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Tillsynsmyndighetens (Transportstyrelsen) verksamhet är avgiftsfinansierad. Det finns i dag ett bemyndigande i järnvägslagen att meddela föreskrifter om avgifter (8 kap. 11 §). För överväganden av bemyndigandet, se propositionen Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet (prop. 2010/11:30 s. 67 f. och s. 93 f.).

Vid överförandet av bemyndigandet till de nya lagarna bör det 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 och direktiv (EU) 2016/798. Avgiftsbemyndigandet bör införas i järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och, med undantag för de direkt tillämpliga EU-rättsakterna, 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 det vida Prop. 2021/22:83
avgiftsbemyndigandet för samtliga lagar.

I järnvägsmarknadslagen bör det också 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. Det beror på att tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att förordningen följs. Bemyndigandet avser endast avgifter för tillsyn, eftersom det inte finns någon registreringsplikt eller ansökningsärenden/tillståndsärenden inom godskorridorområdet.

18 Ordning, sanktionsavgifter och straff

18.1 Ordningsbestämmelser

<p>Regeringens förslag: Järnvägslagens ordningsbestämmelser ska föras över till järnvägssäkerhetslagen och den nya lagen om nationella järnvägssystem.</p>

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att bestämmelserna om tillstånd att beträda infrastrukturförvaltarens spårområde behöver förtydligas och utvecklas. *Trafikverket* anser också att det inte är rimligt att järnvägsföretag på egen hand och till vem som helst ska kunna lämna obegränsade tillstånd. Ett sådant tillstånd bör begränsas till ett område som motsvaras av området för kapacitetstilldelning. Vidare anser *Trafikverket* att bestämmelserna om befogenheter för befattningshavare i säkerhets- och ordningstjänst bör ändras. Det är enligt verket inte ändamålsenligt att befogenheter till befattningshavare i säkerhets- och ordningstjänst vid ett järnvägssystem begränsas till någon särskild personalkategori. Det bör dessutom enligt verket klargöras vilka geografiska områden som omfattas av begreppet järnvägssystem. *Transportstyrelsen* efterfrågar resonemang om vem som är att anse som befattningshavare i säkerhets- och ordningstjänst och att det klargörs vad som gäller för exempelvis ordningspersonal som hyrs in av en verksamhetsutövare. *Transportstyrelsen* önskar även ett mer utvecklat resonemang kring tillämpningsområdet för ordningsbestämmelserna.

Skälen för regeringens förslag: 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 upp-

trädande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhändertaga 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, ska 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 propositionen Regeringens proposition om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårvägar, m.m. (prop. 1990/91:1 s. 41 f. och 55) och propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.).

Bestämmelserna föreslås föras över, förutom några språkliga justeringar, till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. När det gäller bestämmelserna om tillstånd att beträda spårområden befarar *Trafikverket* att de kan tolkas som att järnvägsföretag obegränsat har möjlighet att lämna tillstånd att beträda ett spårområde, vilket enligt *Trafikverket* inte är en rimlig ordning. Även om regeringen kan konstatera att *Trafikverket* pekar på en viktig fråga, saknas det tillräckligt beredningsunderlag för att här lämna förslag i den delen.

Vidare anser *Trafikverket* att det är svårt att tillämpa hittillsvarande 9 kap. 3 § järnvägslagen, och även *Transportstyrelsen* efterfrågar klagörande resonemang. *Trafikverket* föreslår att det i paragrafen anges att infrastrukturförvaltare får ingripa, i stället för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid ett järnvägssystem. Vidare föreslår *Trafikverket* en ordning som innebär att infrastrukturförvaltaren ska kunna förordna ordningsvakter att tjänstgöra vid järnvägssystemet. Inte heller i denna del finns beredningsunderlag att nu föreslå en sådan ordning.

Ordningsbestämmelserna har en nära koppling till reglerna om utövandet av verksamhet vid järnväg. Därför är det naturligt att föra in bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem i stället för i järnvägsmarknadslagen och järnvägstekniklagen.

18.2 Sanktionsavgifter

18.2.1 Byte av sanktion – från böter eller fängelse till sanktionsavgift

Regeringens förslag: De flesta straffbestämmelser i järnvägslagen ska ersättas med bestämmelser om sanktionsavgifter i järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Direktiv (EU) 2016/797 (driftskompatibilitet) och direktiv (EU) 2016/798 (säkerhet) skiljer sig åt vad gäller medlemsstaternas skyldighet att införa sanktioner för överträdelser av nationella regler som genomför direktiven. I direktiv (EU) 2016/797 saknas bestämmelser om att sanktioner ska införas, medan sådana bestämmelser finns i artikel 30 i direktiv (EU) 2016/798. Detsamma gällde i de direktiv som har ersatts av dessa direktiv och som införlivats i svensk rätt genom järnvägslagen. Även om en skyldighet att införa sanktioner inte finns uttryckligen intagen i ett direktiv, finns 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 uttryckligen krävs i direktivet föreligger alltså inte. Utgångspunkten är därför att de regelöverträdelser som enligt järnvägslagen bedömts vara av så allvarlig art att de ska vara straffsanktionerade även fortsättningsvis bör vara förenade med sanktioner, om det inte framkommer tungt vägande skäl mot detta.

Enligt 10 kap. 1 § järnvägslagen är gärningar som avser allvarigare 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 anlitat 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. Av motiven till straffbestämmelserna framgår varför regelefterlevnaden på järnvägsområdet är av sådan vikt att överträdelser bör medföra straffansvar (prop. 2003/04:123 s. 153). Järnvägen är ett utpräglat masstransportmedel och i ett enda tåg kan det 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 bedöms giltiga även i fortsättningen. Så även om det inte uppställs krav på införande av sanktioner i direktiv (EU) 2016/797, är de aktuella bestämmelserna av sådan vikt att de bör vara förenade med sanktioner.

Frågan är emellertid om straffrättsliga sanktioner i det här fallet är det effektivaste sättet att upprätthålla regelefterlevnaden. Nuvarande straffbestämmelser i järnvägslagen är överflyttade från järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) och har tillämpats i mycket begränsad omfattning. Det kan i och för sig ha flera orsaker. Det kan handla om att regelefterlevnaden är god eller att straffbestämmelser är svåra att tillämpa, när det som här är fråga om överträdelser som begås av företag, dvs. oftast en juridisk person. Det kan då vara förenat med svårigheter att peka ut en fysisk person i företaget som uppfyller objektiva och subjektiva rekvisit för brott och därför svårt att fälla någon till ansvar. Vid användandet av en

administrativ sanktion kan sanktionen i stället riktas direkt mot den juridiska personen utan att någon fysisk person pekats ut. En sanktionsavgift kan därmed ha en mer effektiv avhållande verkan än böter eller fängelse för överträdelse som begås inom ramen för en juridisk persons verksamhet. De senaste decennierna har också lett till ett ökat användande av sanktionsavgifter som reaktion mot överträdelse. Sanktionsavgifter har visat sig effektivare för att uppnå regelefterlevnad och därmed bidra till en utjämning av konkurrensförhållandena. Regeringen har också i flera lagstiftningsärenden tagit ställning till frågan om huruvida efterlevnaden av bestämmelser ska sanktioneras genom straff eller sanktionsavgifter (t.ex. prop. 2017/18:165 s. 24 f. och prop. 2017/18:232 s. 309 f.).

Redan i dag är straffbestämmelserna i järnvägslagen subsidiära i förhållande till bestämmelserna i brottsbalken (prop. 2003/04:123 s. 153 f.). Även med en växling från straffbestämmelser till sanktionsavgifter kvarstår alltså möjligheter att utkräva straffrättsligt 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 är lämpligt att effektivisera sanktionssystemet genom att i de flesta fall övergå från straffrättsliga sanktioner till administrativa sanktionsavgifter.

18.2.2 Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få besluta om sanktionsavgift.

Tillsynsmyndigheten ska få besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

Sanktionsavgift ska inte få tas ut för en överträdelse som omfattas av 1) ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet, 2) för vilken straff eller annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning eller 3) som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Sanktionsavgift ska 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 ska få meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att detta blir en ny uppgift för myndigheten som kräver ökade resurser.

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, 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 rättssäkerhet (prop. 1981/82:142 s. 21 f.). De riktlinjer som regeringen uppställde behandlades av justitieutskottet och antogs av riksdagen. Riktlinjerna tillämpas fortfarande och regeringen har i flera lagstiftningsärenden hänvisat till dessa (se t.ex. prop. 2015/16:118). Av riktlinjerna framgår att det bör övervägas om uppsåt eller oaktsamhet ska förutsättas för avgiftsskyldighet eller om avgiftsskyldigheten ska bygga på strikt ansvar. För att införa ett strikt ansvar bör det finnas stöd för en presumtion att överträdelse på området är en följd av uppsåt eller oaktsamhet.

Överträdelser av 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 effektiviteten i systemet gå förlorad om regeln innehöll subjektiva rekvisit, dvs. uppsåt eller oaktsamhet.

Mot denna bakgrund bör sanktionsavgift få tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Ansvaret i aktuella fall bör alltså vara strikt. Det är därmed effektivast och lämpligast att tillsynsmyndigheten, inte domstol, ges uppgiften att besluta att ta ut sanktionsavgifter. Detta ligger också i linje med vad som numera normalt gäller för beslut om sanktionsavgift.

Besluten bör i likhet med övriga beslut som fattas av tillsynsmyndigheten i enskilda ärenden kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Med beaktande av de ingripande följder som uppkommer av att påföra en sanktionsavgift och för att säkerställa rimliga krav på rättssäkerhet, bör tillsynsmyndigheten få besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut. Underrättelsen ska ha delgetts inom fem år från det att överträdelsen skett. Myndigheten bör även ha rätt att i ett enskilt fall besluta att helt eller delvis sätta ner en sanktionsavgift om regelbrottet bedöms ursäktligt eller om det på grund av något annat skäl skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift (se avsnitt 18.2.3). Vidare måste det säkerställas att dubbla förfaranden och sanktioner för en och samma gärning inte förekommer. Enligt artikel 4 i sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen får ingen lagföras eller straffas på nytt för ett brott för vilket han redan blivit slutligt frikänd eller dömd (såvida det inte finns nya bevis eller omständigheter eller ett grovt fel har begåtts i det tidigare förfarandet som kan ha påverkat utgången och lagen medger att målet tas upp på nytt). Svensk praxis går ännu längre. Enligt Högsta domstolen utgör inte bara ett slutligt avgörande hinder mot ett andra förfarande utan även en pågående prövning (se NJA 2013 s. 502 och NJA 2015 s. 663). Det innebär att den avgörande tidpunkten för när ett hinder mot ett andra förfarande beträffande samma gärning eller

överträdelse uppkommer får anses vara när det inleds en domstolsprocess om utdömmande av vite. Sanktionsavgift bör därför inte få beslutas för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite, om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet. Sanktionsavgift bör inte heller få beslutas för en överträdelse för vilken en annan sanktion har dömts ut enligt någon annan författning eller om överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon 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 om överträdelsen på något annat sätt inte längre är föremål för utredning om brott och inte har varit föremål för slutlig prövning.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgiftens storlek

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 framgår dock att riksdagen kan bemyndiga regeringen att meddela sådana föreskrifter. Föreskrifterna får dock inte avse någon annan rättsverkan av brott än böter. Den föreslagna sanktionsväxlingen innebär en överflyttning från dagens straffbestämmelser i form av böter och fängelse till ansvarsbestämmelser i form av sanktionsavgift. De överträdelser som föreslås sanktioneras med sanktionsavgift kommer alltså inte längre att vara belagda med straff enligt svensk rätt. Ett bemyndigande föreslås som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om ett beloppsspann inom vilket sanktionsavgiften bör fastställas. En överträdelse kan självfallet vara mer eller mindre allvarlig. Ansvar för överträdelsen kan komma att ligga på 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 det 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 enbart sådana överträdelser som skett inom femårsfristen för delgivning av övervägande om sanktionsavgift beaktas. Tillsynsmyndighetens beloppsbestämning med utgångspunkt från regeringens kommande förslag borde kunna göras förhållandevis enkel. Det är inte meningen att tillsynsmyndigheten ska hålla någon mer ingående dialog med den avgiftsskyldige eller bedriva något mer omfattande utredningsarbete att läggas till grund för beloppsbestämningen. Om den avgiftsskyldige lämnar uppgifter efter att ha delgetts övervägande om att ta ut sanktionsavgift, som kan anses relevanta inom de bedömningsramar för beloppsbestämningen som regeringen föreskrivit, kan tillsynsmyndigheten beakta dessa. I den utsträckning

uppgifterna behöver verifieras kan det 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 en 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.

18.2.3 Nedsättning av sanktionsavgift

Regeringens förslag: Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner. Detta gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Förvaltningsrätten i Falun* anser att nedsättningsgrunderna bör anges i lag.

Skälen för regeringens förslag: Europadomstolen har vid prövning enligt den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen), funnit att ett förfarande som rör sanktionsavgift kan vara att jämställa med ett straffrättsligt förfarande. Om en sanktionsavgift i ett enskilt fall 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 (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). Enligt artikel 6.2 i 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 form av försvar som grundas på subjektiva förhållanden.

Mot bakgrund av de förpliktelser som följer av artikel 6 i Europakonventionen och att det nu föreslås att ansvaret för överträdelser som kan utlösa sanktionsavgift görs strikt, bör det införas en regel om rätt till hel eller delvis nedsättning av sanktionsavgiften. Sådan nedsättning bör

kunna meddelas i fall där förutsättningarna för att besluta om en sanktionsavgift i och för sig är uppfyllda men överträdelsen framstår som ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle framstå som oskäligt att ta ut sanktionsavgift med fullt belopp. Nedsättningsgrunderna får bedömas med utgångspunkt i omständigheterna i det enskilda fallet. Nedsättning kan tänkas bli aktuell t.ex. när det är fråga 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 det vidare tillses att sanktionsavgiften blir proportionell med beaktande av överträdelsens allvar. Rent slarv eller okunskap om regelverket bör som regel inte i sig utgöra grund för nedsättning, men inom ramen för nedsättningsgrunderna 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 nedsättning. *Förvaltningsrätten i Falun* anser att det i lagen bör anges i vilka situationer nedsättning kan komma i fråga. Det kan dock konstateras att det är svårt att i denna reglering på förhand specificera i vilka situationer det kan bli aktuellt att sätta ner en sanktionsavgift. Det är också en fördel om regelverket i detta avseende ger utrymme för viss flexibilitet och att därmed en skälighetsbedömning kan göras utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. Tillsynsmyndigheten bör dock inte åläggas en skyldighet att göra någon mer ingående undersökning eller prövning av förekomsten av nedsättningsgrunder. Men om tillsynsmyndigheten får information som kan utgöra grund för nedsättning ska denna information givetvis beaktas innan beslut fattas. Prövning av huruvida det finns förutsättningar för nedsättning bör ske oavsett om det framställts något yrkande om detta eller inte.

18.2.4 Betalning av sanktionsavgift

Regeringens förslag: 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 tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften. Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift ska få verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats i tid. En sanktionsavgift ska tillfalla staten. Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: 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 betungande. Mot denna bakgrund framstår det inte som lämpligt att ett beslut eller en dom om sanktionsavgift får verkställas innan beslutet eller

domen har fått laga kraft. Sanktionsavgiften bör betalas till tillsynsmyndigheten. Det kommer därmed att ligga på tillsynsmyndigheten att bevaka när avgörandet om sanktionsavgift har fått laga kraft och därefter att ombesörja inkassering av sanktionsavgiften och i förekommande fall påförande av dröjsmålsavgift samt överlämnande för indrivning. Enligt 3 kap. 1 § första stycket 6 utsökningsbalken får en förvaltningsmyndighets beslut verkställas enligt den lagen om det finns en särskild föreskrift om detta. Det bör föreskrivas att tillsynsmyndighetens beslut om en sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om sanktionsavgiften inte betalats i tid.

Det vanliga är att sanktionsavgifter tillfaller 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 faller bort i den utsträckning verkställighet inte skett inom fem år från det att beslutet om sanktionsavgift fått laga kraft.

18.2.5 Överklagandebestämmelser m.m.

Regeringens förslag: Beslut om sanktionsavgift ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. Ett beslut om sanktionsavgift gäller inte förrän det har fått laga kraft.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I likhet med 11 kap. 2 § järnvägslagen bör beslut i enskilt fall som fattas av tillsynsmyndigheten kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det överensstämmer med den allmänna bestämmelsen om överklagande av beslut i förvaltningsärenden i 40 § förvaltningslagen och bör även gälla de nu föreslagna besluten att ta ut sanktionsavgift. I likhet med vad som gäller för överklagande av övriga beslut enligt lagen bör det krävas prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

Enligt hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen gäller beslut enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. När det gäller beslut om att ta ut en sanktionsavgift bör det dock framgå direkt av lagen att dessa inte gäller förrän de har fått laga kraft.

Vid prövning av sanktionsavgift i domstol gäller förvaltningsprocesslagen (1971:291). Enligt 9 § förvaltningsprocesslagen är huvudregeln skriftlig handläggning. I paragrafens andra stycke står det att muntlig förhandling får ingå som en del i handläggningen, när det kan antas vara till fördel för utredningen eller främja ett snabbt avgörande av målet. I tredje stycket stadgas att muntlig förhandling ska hållas i förvaltningsrätten om en enskild part begär det och det inte är uppenbart obehövligt. Kammarrätten ska hålla muntlig förhandling om en enskild part begär det och det inte är obehövligt och inte heller särskilda skäl talar mot det. Frågan är hur detta överensstämmer med rätten till en rättvis rättegång enligt artikel 6 i Europakonventionen i det här avseendet. En

domstol får enligt konventionen i första instans endast i undantagsfall avslå ett yrkande om muntlig förhandling i mål som rör en enskilds rättigheter eller skyldigheter (se Europadomstolens praxis, t.ex. fallen *Fredin mot Sverige*, dom den 23 februari 1994 i mål 18928/91 och *Salomonsson mot Sverige*, dom den 12 november 2002 i mål 38978/97). Exempel på situationer där det kan vara försvarbart att vägra muntlig förhandling är då alla faktiska omständigheter i målet är ostridiga och de lagbestämmelser som domstolens avgörande ska grundas på är klara och entydiga. Det kan 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 det krav på muntlig förhandling som följer av konventionen. En felaktig tillämpning av den aktuella bestämmelsen kan föranleda återförvisning eller beviljande av prövningstillstånd i kammarrätten. Det bedöms inte finnas behov av någon särreglering av rätten till muntlig förhandling i förhållande till 9 § förvaltningsprocesslagen.

18.2.6 Sanktionsavgifter enligt järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som i sin verksamhet använder en fast installation som inte har godkänts för att tas i bruk, eller ett fordon som saknar godkännande för att släppas ut på marknaden.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt hittillsvarande 10 kap. 1 § p. 4 järnvägslagen 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, dvs. fasta installationer och fordon inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, flyttas nu över till järnvägstekniklagen. I 3 kap. i den lagen behandlas godkännande av fasta installationer och i 4 kap. godkännande av fordon. Tillsynsmyndigheten prövar godkännanden av fasta installationer, medan godkännanden av fordon prövas av ERA eller tillsynsmyndigheten. 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. Inte heller kan det bli aktuellt att påföra sanktionsavgift för dem som i sin verksamhet använder fasta installationer eller fordon som ska fortsätta att gälla enligt övergångsbestämmelser till den nya lagen.

Direktiv (EU) 2016/797 som behandlar godkännande av järnvägsmateriel innehåller i och för sig inte krav på att 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 som regler om godkännande

av järnvägsfordon och fasta installationer har för järnvägssäkerheten, bör bestämmelserna även fortsättningsvis vara förenade med sanktioner.

Som framgår ovan finns det dock skäl att i den offentlighetsrättsliga järnvägsregleringen i de flesta fall växla straff mot administrativa sanktionsavgifter. Sanktionsavgifter kan generellt antas ha god styreffekt mot överträdelse som begås i näringsverksamhet, bl.a. mot bakgrund av att avgifterna kan sättas till en sådan nivå att de blir avskräckande. En sanktionsavgift skulle därmed kunna vara mer handlingsdirigerande och mer effektiv än nuvarande sanktionssystem 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 är försvarbart.

Sammanfattningsvis är det lämpligt att i fråga om användning av fordon och fasta installationer som saknar godkännande effektivisera sanktionssystemet genom att övergå från straffrättsliga sanktioner till administrativa sanktionsavgifter.

18.2.7 Sanktionsavgifter enligt järnvägssäkerhetslagen

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

– utan gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd eller, i förekommande fall, försäkring bedriver verksamhet som är tillståndspliktig,

– i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått erforderlig läkarundersökning, eller

– försummar sin rapporteringsskyldighet enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Sanktioner för överträdelse av nationella regler som antagits enligt direktiv (EU) 2016/798

Av artikel 30 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att medlemsstaterna ska fastställa regler för överträdelse av nationella regler som antagits enligt det direktivet 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 bör bestämmelser om sanktionsavgifter införas i järnvägssäkerhetslagen. Bestämmelserna motsvaras i dag av straffbestämmelser i 10 kap. 1 § 1 och 2 och 10 kap. 3 § järnvägslagen.

Sanktionsavgifterna träffar den som bedriver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd, bedriver verksamhet med anställda eller anlitade som inte anses lämpliga för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter eller brister i obligatorisk 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 framgår ovan finns skäl att i den offentlighetsrättsliga järnvägsregleringen i de flesta 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 är försvarbart.

Nuvarande sanktion i järnvägslagen för att inte uppfylla kravet på ett säkerhetsstyrningssystem bör inte föras över till järnvägssäkerhetslagen

I dag finns det en straffbestämmelse i järnvägslagen om att den som uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten döms till böter (10 kap. 1 a §). Paragrafen bör inte föras över till järnvägssäkerhetslagen, vare sig som en straffbestämmelse eller som en bestämmelse om sanktionsavgift. Anledningen är att 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 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 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

I denna proposition föreslås att ett järnvägsföretag för att få bedriva verksamhet ska ha ett gemensamt säkerhetsintyg och en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Försäkringsskyddet kan dock tillgodoses genom licens enligt järnvägsmarknadslagen. Vidare föreslås att det ska krävas ett säkerhetstillstånd för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen och att förvaltaren av

sådan infrastruktur ska ha tillräckliga ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet.

För att en sanktionsavgift ska kunna tas ut bör det krävas 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, i fråga om järnvägsföretag, krav på en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag bör alltså avsaknad av försäkringsskydd kunna medföra sanktionsavgift.

Bedrivande av verksamhet med personer som inte anses lämpliga för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter

I propositionen föreslås 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. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter bör få utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Vidare ställs krav på läkarundersökning.

En sanktionsavgift bör kunna påföras den som anställer eller på annat sätt anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter som inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. I detta ingår att inte tilldela någon sådana arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt. Beträffande de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller entreprenörer (se avsnitt 8.1.5). Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan genom att träffa avtal med den som anlitas för att utföra uppgifter som ligger inom ramen för en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags säkerhetsansvar förvissa sig om att föreskrivna krav är uppfyllda och att motsvarande krav är uppfyllda i senare avtalsled.

Krav som gäller för personer som är sysselsatta i verksamhet med uppgift att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter kan även framgå av TSD (t.ex. TSD avseende delsystemet Drift och trafikledning).

Bristande olycksrapportering

I denna proposition föreslås att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska vara skyldiga att rapportera en järnvägsolycka till tillsynsmyndigheten. Skyldigheten att rapportera gäller om en olycka som inträffar vid användningen av ett fordon 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. 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. Genom avtal kan denna

skyldighet föras vidare till anlitate entreprenörer. Det 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.

En sanktionsavgift bör kunna påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits.

18.2.8 Sanktionsavgifter enligt lagen om nationella järnvägssystem

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

- i sin verksamhet använder järnvägsinfrastruktur eller ett fordon som inte har godkänts,
- bedriver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd eller, i förekommande fall, försäkring eller motsvarande,
- i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått nödvändig läkarundersökning, eller
- försummar sin rapporteringsskyldighet enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Sanktioner för överträdelse av vissa bestämmelser i lagen om nationella järnvägssystem

De föreslagna möjligheterna att ta ut sanktionsavgifter motsvaras i dag av straffbestämmelser i 10 kap. 1 § 1, 2 och 4 samt 10 kap. 3 § järnvägslagen. av krav på godkänd materiel, tillstånd, lämplig personal och rapporteringsskyldighet av så central betydelse för säkerheten att åsidosättande av kraven bör vara förenat med sanktioner utöver de möjligheter som ligger inom ramen för den ordinarie tillsynen. Som framgår ovan finns det skäl att i den offentlighetsliga 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 är försvarbart. Troligtvis skulle en del av effektiviteten i systemet gå förlorad om reglerna för efterlevnad innehöll subjektiva rekvisit, dvs. uppsåt eller oaktsamhet.

Nuvarande sanktion i järnvägslagen för att inte uppfylla kravet på ett säkerhetsstyrningssystem bör inte föras över till järnvägssäkerhetslagen

Regeringen föreslår att järnvägslagens straffbestämmelse om att den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet på ett säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten inte bör föras över till lagen om nationella järnvägssystem. Motsvarande föreslås i järnvägssäkerhetslagen (se avsnitt 18.2.7).

Användande av järnvägsinfrastruktur eller fordon som inte har godkänts

I denna proposition föreslås att järnvägsinfrastruktur och fordon för att få tas i bruk ska ha godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av redan godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett fordon. Till lagen om nationella järnvägssystem föreslås övergångsregler avseende tidigare godkänd materiel. Det finns alltså olika bestämmelser som gör att järnvägsinfrastruktur eller fordon kan anses uppfylla krav på godkännande.

För att en sanktionsavgift ska bli aktuell bör det krävas att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet 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 fordon även möjligheter att bevilja s.k. tillfälliga godkännanden, vilket också räknas som godkännanden i nu aktuellt avseende.

Bedrivande av tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd

I denna proposition föreslås att ett järnvägsföretag för att få bedriva verksamhet ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd och en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Verksamhet kan även bedrivas med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg utfärdat enligt järnvägssäkerhetslagen. Vidare föreslås att det ska krävas ett nationellt infrastrukturillstånd för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

För att en sanktionsavgift ska bli aktuell bör det krävas att den som bedriver verksamhet som järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare saknar giltigt tillstånd eller att den verksamhet som bedrivs inte omfattas av ett befintligt tillstånd. I kravet på tillstånd ingår även, i fråga om järnvägsföretag, krav på en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag bör alltså avsaknad av behövligt försäkringsskydd kunna medföra sanktionsavgift.

Bedrivande av verksamhet med personer som inte anses lämpliga för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter

I propositionen föreslås 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. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till

yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Vidare ställs krav på läkarundersökning.

En sanktionsavgift bör kunna påföras den som anställer eller på annat sätt anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter som inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. I detta ingår att en sanktionsavgift bör kunna påföras om någon tilldelas sådana arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt. Beträffande de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller entreprenörer (se avsnitt 8.2.4). Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan genom att träffa avtal med den som anlitas för att utföra uppgifter som ligger inom ramen för en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags säkerhetsansvar förvissa sig om att föreskrivna krav är uppfyllda och att motsvarande krav är uppfyllda i senare avtalsled.

Bristande olycksrapportering

I denna proposition föreslås att 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, ska vara skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska också vara 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 säkerhetshänsende. Genom avtal kan denna skyldighet föras vidare på anlitate entreprenörer. Det 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.

En sanktionsavgift bör kunna påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits.

18.3 Straffbestämmelser

Regeringens förslag: Järnvägslagens straffbestämmelser ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Det gäller dubbelbestraffningsförbudet och bestämmelserna om att lagen är subsidiär i förhållande till straffbestämmelserna i brottbalken samt bestämmelserna i lagen om straff för vissa trafikbrott. Vidare ska järnvägslagens straffbestämmelser för överträdelse av vissa bestämmelser om intag av alkohol eller narkotika i samband med att säkerhetskritiska arbetsuppgifter utförs och förbudet mot att beträda ett spårområde och om beslag och förverkande av alkoholhaltiga drycker föras över.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I hittillsvarande 10 kap. järnvägslagen finns straffbestämmelser. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 153 f. och 202 f.) samt propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 97 f. och 119 f.). Se även propositionen Regeringens proposition om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m.m. (prop. 1990/91:1 s. 43 f. och 55). I avsnitt 18.2.1 redogörs för sanktionsväxling från böter eller fängelse till sanktionsavgifter. Straffbestämmelser gällande fysiska personer (10 kap. 2 och 4 §§ järnvägslagen) bör föras över till såväl järnvägssäkerhetslagen som lagen om nationella järnvägssystem, eftersom respektive lag omfattas av olika tillämpningsområden. I syfte att upprätthålla säkerheten finns fortfarande starka skäl att straffsanktionera vissa beteenden. Även bestämmelsen i 10 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen om förelägganden bör i sak föras över till de nya lagarna. Med begreppet föreläggande kan både avses en skyldighet att göra något eller att avstå från att göra något, dvs. ett förbud. För att undvika dubbla sanktioner i form av både straff och vite bör framgå av bestämmelserna att åtal inte får väckas för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite, om en ansökan om utdömmande av vitet har gjorts. I en sådan situation bör det alltså inte kunna bli aktuellt att väcka åtal.

I likhet med hittillsvarande 10 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen bör lagarnas straffbestämmelser vara subsidiära i förhållande till brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. För överväganden vid införandet av bestämmelsen se propositionen Järnvägslag (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) bör i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Straffbestämmelsen om brott mot förbudet mot att utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd beträda spårområdet (s.k. spårsporing, 10 kap. 4 § järnvägslagen) bör också föras över till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelsen om beslag och förverkande av alkoholdrycker (10 kap. 6 § järnvägslagen) bör likaså föras över till de båda lagarna.

De nämnda bestämmelserna har en nära koppling till reglerna om utövande av verksamhet på järnväg. Därför är det naturligt att föra in bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem i stället för i järnvägsmarknadslagen och järnvägstekniklagen.

19 Omprövning och överklagande

19.1 Omprövning enligt järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om omprövning av beslut att inte godkänna delsystem flyttas i sak över till järnvägstekniklagen. Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte godkänna en fast installation eller ett fordon om den sökande begär det. Detsamma gäller i fråga om tillsynsmyndighetens beslut om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande. 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 omprövningsärenden senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten. När det gäller beslut om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande, ska beslut i omprövningsärendet fattas inom en månad från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten. Ett sådant beslut ska inte gälla under handläggningen av omprövningsärendet.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 11 kap. 1 § järnvägslagen 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. Beslut i omprövningsärendet ska fattas av myndigheten inom två månader från det att begäran kom in (jfr prop. 2010/11:160 s. 64 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artiklarna 18.7 och 21.11 i direktiv (EU) 2016/797 har den sökande rätt att begära omprövning av tillsynsmyndighetens beslut att inte godkänna en fast installation för att tas i bruk eller ett fordon för 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 ansökan avsåg, ska kunna få beslutet omprövat i den del som inte godkänts. Hittillsvarande 11 kap. 1 § järnvägslagen bör därför flyttas över till järnvägstekniklagen med den redaktionella ändringen att det i stället för avslag på beslut om ibruktage 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 att släppa ut fordon på marknaden enligt artikel 21 i direktivet. Bestämmelsen om omprövning

i artikel 21.11 bör därför även omfatta beslut om att helt eller delvis avslå en ansökan om typgodkännande av fordon.

Därutöver gäller rätten till omprövning enligt artikel 26.4 tillsynsmyndighetens beslut om att ändra eller återkalla ett beslut om fordonsgodkännande eller fordonstypgodkännande. Även sådana beslut bör därför omfattas av järnvägstekniklagens bestämmelser om omprövning.

Från det att tillsynsmyndigheten har tagit emot en begäran om omprövning har myndigheten två månader på sig att fatta beslut i omprövningsärendet. För omprövning av beslut om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller typgodkännande gäller ett delvis annat förfarande. Beslut i omprövningsärendet ska i dessa fall fattas inom en månad från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten. Det beslut som det begärts omprövning av ska inte gälla under handläggningen av omprövningsärendet (i artikel 26.4 anges att beslutet tillfälligt ska upphävas).

Den omprövningsregel som förs in i järnvägstekniklagen utgör en specialregel i förhållande till de allmänna bestämmelserna om ändring av beslut i förvaltningslagen. Förvaltningslagen är dock subsidiär i förhållande till annan lag eller förordning. Enligt 4 § förvaltningslagen ska, om en annan lag eller en förordning innehåller en bestämmelse som avviker från förvaltningslagen, den andra bestämmelsen tillämpas.

I järnvägstekniklagen bör det också föras in en upplysningsbestämmelse om att i de fall ERA fattar beslut i godkännandearärendet gäller bestämmelserna om omprövning i förordning (EU) 2016/796. Bestämmelser om omprövning finns även i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 (PAVA).

19.2 Omprövning enligt järnvägssäkerhetslagen

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte helt eller delvis 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

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* föreslår att det i järnvägssäkerhetslagen ska upplysas om att genomförandeförordning (EU) 2018/763 innehåller bestämmelser om hur en begäran om omprövning ska ges in. Transportstyrelsen anser att det kan vara missvisande att i järnvägssäkerhetslagen ange att en begäran om omprövning ska ha ”kommit in till tillsynsmyndigheten”, då genomförandeförordningen inte tillåter att en omprövningsbegäran skickas med post.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798 får en sökande, inom en månad efter mottagandet av ett beslut

om att inte helt eller delvis beviljas en begäran om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg begära att ERA eller tillsynsmyndigheten omprövar beslutet.

I de fall ERA har fattat beslutet begärs omprövning hos ERA. Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av ERA finns i förordning (EU) 2016/796. Bestämmelser om omprövning finns även i förordning (EU) 2018/763.

I järnvägssäkerhetslagen föreslås en reglering som innebär att tillsynsmyndigheten, räknat från och med mottagandet av en begäran om omprövning, inom två månader ska antingen fastställa sitt tidigare beslut eller ändra detta. Omprövningsmöjligheten omfattar såväl situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg avslagits helt och hållet, som situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg inte beviljats helt, exempelvis vad avser det önskade området för verksamheten. Enligt direktivet ska sökanden, om avslagsbeslutet fastställs, kunna överklaga beslutet till högre instans. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att tillsynsmyndighetens beslut får, i den mån det går den klagande emot, överklagas till allmän förvaltningsdomstol i enlighet med de allmänna bestämmelserna om överklagande i 8 kap. järnvägssäkerhetslagen.

Förslaget innebär alltså att tillsynsmyndigheten ska ha två månader på sig att fatta beslut, räknat från och med mottagandet av begäran om omprövning. Förslaget följer därmed huvudregeln för hur ankomstdagen för handlingar bestäms. Det kan tilläggas att både konventionella handlingar och elektroniska handlingar anses omfattade av huvudregeln att de har kommit in den dag då de når myndigheten eller en behörig tjänsteman. Vad *Transportstyrelsen* anför i denna del utgör inte skäl för att ändra denna ordning i nu aktuellt avseende.

En motsvarande bestämmelse om omprövning av ett beslut om att inte godkänna ett delsystem finns sedan tidigare 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 propositionen Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll (prop. 2010/11:160 s. 64 f.). Motsvarande överväganden som regeringen gjorde då görs nu i fråga om omprövning av beslut om gemensamt säkerhetsintyg, dock nu i förhållande till den nuvarande förvaltningslagen där det talas om ”ändring av beslut” i stället för ”omprövning av beslut”. I 2017 års förvaltningslag har det dessutom tillkommit en bestämmelse som saknar motsvarighet i 1986 års lag, nämligen 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 (se prop. 2016/17:180 s. 330).

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 det 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.

19.3 Överklagande

19.3.1 Överklagande av tillsynsmyndighetens beslut

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelse om överklagande av tillsynsmyndighetens beslut ska föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Möjligheten att överklaga ska enligt järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen också gälla beslut som meddelats med stöd av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Tillsynsmyndighetens beslut att, efter en omprövning, inte ändra ett beslut att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande enligt järnvägstekniklagen, ska få överklagas inom två månader från delgivning av beslutet. I övrigt ska den allmänna överklagandetiden enligt förvaltningslagen tillämpas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt järnvägslagen får tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen överklagas till 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 propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 154 f. och 203), bör tillsynsmyndighetens beslut, med hänsyn bl.a. till artikel 6 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, kunna överklagas till domstol (jfr även artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798). Bestämmelserna om överklagande i järnvägslagen bör föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Ett tillägg i förhållande till nuvarande reglering i järnvägslagen bör göras när det gäller järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. Det bör där anges att möjligheten att överklaga även ska gälla beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-

rättsakter. I järnvägsmarknadslagen innebär detta att, utöver direkt tillämpliga rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, bör beslut fattade enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik 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 att släppa ut fordon på marknaden 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 58 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 här inte närmare. Vissa beslut (beslut om gemensamt säkerhetsintyg, beslut om godkännande för utsläppande på marknaden av fordon och beslut om godkännande av fordonstyper) kommer alltså 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.

Som *Lagrådet* påpekar bör det för att genomföra artikel 26.5 i direktiv (EU) 2016/797 i järnvägstekniklagen införas en, i förhållande till de allmänna bestämmelserna i förvaltningslagen, förlängd överklagandetid i ett specifikt fall. Det gäller för överklagande av ett beslut om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande, om frågan dessförinnan varit föremål för omprövning som inte lett till att beslutet ändrats (jfr avsnitt 19.1). Ett sådant beslut ska få överklagas inom två månader från delgivning. I övrigt bör även i fortsättningen den allmänna överklagandetiden om tre veckor enligt 44 § förvaltningslagen tillämpas för överklagande till förvaltningsrätten. Förvaltningsrättens avgörande får överklagas inom tre veckor enligt 6 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291).

19.3.2 Överklagande av certifieringsorgans beslut

Regeringens förslag: Järnvägslagens regler om att beslut av ackrediterade certifieringsorgan ska få överklagas ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian hänvisas till kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar som numera är ersatt av genomförandeförordning (EU) 2019/779 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon.

Remissinstanserna: *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* anser att det är bra att ett beslut som fattats av ackrediterade certifieringsorgan ska kunna överklagas till tillsynsmyndigheten. Swedac upplyser om att som nationellt ackrediteringsorgan är Swedac skyldigt att hantera klagomål på samtliga ackrediterade organ enligt en process som följer ISO/IEC 17011:2017. Swedac konstaterar i detta sammanhang att det även fortsättningsvis kommer att finnas två parallella förfaranden för klagomål. Swedac frågar sig vad ett överklagande till tillsynsmyndigheten kan resultera i men konstaterar samtidigt att möjligheten att överklaga krävs enligt tillämplig EU-förordning.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 11 kap. 3 § järnvägslagen får beslut som ett ackrediterat organ fattar med stöd av 8 kap. 1 a § eller med stöd av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll överklagas hos tillsynsmyndigheten. Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 är numera ersatt av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011. Regleringen om överklagande infördes i järnvägslagen 2011 i samband med införandet av bestämmelser om underhållsansvarig enhet för järnvägsfordon. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se propositionen Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll (prop. 2010/11:160 s. 62 f. och 92).

Skälet till att bestämmelsen om överklagande av ett ackrediterat organs beslut infördes i järnvägslagen 2011 var 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. Artikel 6.3 i förordning (EU) nr 445/2011 motsvaras numera av artikel 6.4 i förordning (EU) 2019/779. Transportstyrelsen (tillsynsmyndigheten) bedömdes tidigare vara den instans som var bäst lämpad att pröva överklaganden av ackrediterade certifieringsorgans beslut som första instans. *Swedac* pekar dock på risken att parallella förfaranden kan inledas med hänsyn till att Swedac är skyldigt att, enligt en given process, hantera eventuella klagomål på samtliga ackrediterade organ. Swedac har samtidigt förståelse för att medlemsstaten Sverige ska säkerställa att beslut som fattas av certifieringsorgan ska kunna bli föremål för en rättslig prövning. Det kan konstateras att det inte är uteslutet att risken finns, som Swedac påpekar, att parallella förfaranden kan inledas, men det ska samtidigt tilläggas att tillsynsmyndigheten, i sin roll som nationell säkerhetsmyndighet, har en generell och övergripande tillsynsfunktion över alla enheter med ansvar för underhåll. Detta framgår av artikel 11 i förordning (EU) 2019/779. Myndigheten lär därför få kännedom om eventuella förfaranden som inleds eller som är pågående. Det framstår därför som lämpligt att samma ordning som gäller för överklagande enligt järnvägslagen ska gälla även enligt järnvägssäkerhetslagen. Det innebär att, i likhet med övriga beslut som tillsynsmyndigheten fattar i enskilda ärenden, beslut i dessa fall kommer att kunna överklagas vidare till förvaltningsrätten och, efter prövningstillstånd, även till kammarrätten. EU-förordningens krav på

medlemsstaterna att se till att certifieringsorganens beslut kan överklagas till domstol får härmed anses uppfyllt.

Hänvisning till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 bör vara dynamisk. På så sätt säkerställs att ändringar i förfarandereglererna får omedelbart genomslag i rättstillämpningen och att omfattningen av en eventuell prövning av ett beslut vid varje tidpunkt överensstämmer med kraven i förordningen.

Avslutningsvis bör det tilläggas att i den nya bestämmelsen bör uttrycket ”certifieringsorgan” användas i stället för ”akrediterat organ”, dels för att tydliggöra att det handlar om organ som utför certifiering, dels för att överensstämma med begreppsanvändningen i förordning (EU) 2019/779.

19.4 När tillsynsmyndighetens beslut ska börja att gälla

Regeringens 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, ska föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Det ska därutöver framgå att detta även ska gälla beslut enligt vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Det ska införas bestämmelser i järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om att ett beslut om återkallelse av ett tillstånd inte ska gälla förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Det ska införas upplysningsbestämmelser i järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om att det i anslutning till sanktionsavgiftsbestämmelserna finns särskilda bestämmelser om när beslut om sanktionsavgifter ska börja tillämpas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt järnvägslagen ska ett beslut enligt lagen eller 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 fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet (11 kap. 4 §). Bestämmelsen bör föras över till de nya lagarna med vissa justeringar. Ett tillägg bör göras när det gäller järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. I de nämnda lagarna bör det anges att även beslut som meddelats med stöd av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter ska gälla omedelbart, om inget annat anges i beslutet. I järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem föreslås det nu införas bestämmelser om sanktionsavgifter. Ett beslut om sanktionsavgifter bör inte gälla förrän det fått laga kraft. Att ett beslut om sanktionsavgift inte gäller förrän det har fått laga kraft framgår av bestämmelserna om sanktionsavgift i de nämnda lagarna.

20 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Prop. 2021/22:83

20.1 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Järnvägsmarknadslagen ska träda i kraft den 1 juni 2022 samtidigt som järnvägslagen ska upphävas.

För en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 ska inte delar av järnvägsmarknadslagens reglering om säkerställande av infrastrukturförvaltares oberoende gälla. En förutsättning är dock att den privata parten i avtalet också ska vara ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

För ett vertikalt integrerat företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 ska inte heller delar av järnvägsmarknadslagens reglering om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag gälla. En förutsättning är dock att det i det vertikalt integrerade företaget också ska ingå ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

En licens som har beviljats enligt järnvägslagen ska gälla som en licens enligt järnvägsmarknadslagen.

Ett låneavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före ikraftträdandet är tillåtet trots att det inte uppfyller kraven för sådana lån enligt järnvägsmarknadslagen, om lånet har ingåtts till marknadsränta och har betalats ut och betalas av.

Äldre föreskrifter ska gälla för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Datum för ikraftträdande har dock flyttats fram jämfört med förslaget i promemorian. Vidare införs undantagsreglerna för offentlig-privata partnerskap som ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till lagen till skillnad från förslaget i promemorian.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

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 direktivet. De väsentliga nyheterna i direktivet, framför allt marknadsöppning för nationell persontrafik, har redan införlivats i svensk lagstiftning. I svensk lagstiftning har också principerna om separation av olika verksamhetsgrenar inom järnvägen, i första hand infrastrukturförvaltning

och trafik, i allt väsentligt införlivats sedan länge. Statens järnvägar delades redan 1988 upp i Banverket och SJ. De nya reglerna i direktivet för 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 strukturell omdaning av hela järnvägslagstiftningen som ligger mer i linje med hur EU-rätten på området ser ut, bör upphävandet av järnvägslagen och införlivandet av de nya lagarna genomföras vid samma tidpunkt, den 1 juni 2022, även för de delar som gäller järnvägsmarknaden.

Övergångsbestämmelser

I järnvägsmarknadslagen bör endast en form av tillstånd regleras, och det är licens (2 kap). Bestämmelserna föreslås flyttas över från järnvägslagen med i huvudsak redaktionella ändringar. 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 en huvudsaklig verksamhet inte längre att behöva ha en licens för verksamheten.

Enligt artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektiv (EU) 2016/2370, kan medlemsstaterna välja att undanta den privata parten i ett offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 från artiklarna 7 (oberoende), 7a (oberoende i fråga om väsentliga uppgifter) och 7d (finansiell insyn). Undantaget bör utnyttjas genom att det i övergångsbestämmelserna införs undantag från de bestämmelser i lagen som genomför dessa artiklar för sådana infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag (för överväganden se avsnitt 6.2.8).

Enligt artikel 7d.5 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, ska ett låneavtal som ingåtts mellan olika enheter i ett vertikalt integrerat företag innan direktivet antogs, fortsätta att gälla till förfallodagen under förutsättning att lånet tecknats till marknadsränta samt betalats ut och betalas av. *Lagrådet* påpekar att förslaget i lagrådsremissen innebär att samma krav uppställs för äldre lån, som har ingåtts före ikraftträdandet, som för nya lån enligt lagen. *Lagrådet* har svårt att se någon poäng med en sådan reglering och föreslår en annan lydelse. I övergångsbestämmelserna till järnvägsmarknadslagen bör det mot denna bakgrund införas en bestämmelse som anger att ett låneavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före lagens ikraftträdande inte fullt ut behöver uppfylla de krav som uppställs för sådana låneavtal i järnvägsmarknadslagen. Skillnaden är att ett sådant äldre låneavtal inte behöver ha ingåtts på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil (5 kap. 7 §). Däremot ska det ha ingåtts till marknadsränta, ha betalats ut och betalas av genom att det sker amorteringar. Det är fråga om en offentligrättslig marknadsreglering och avsikten är inte att påverka avtalets civilrättsliga giltighet. Även om kraven inte är uppfyllda, fortsätter lånet alltså att gälla mellan parterna. Tillsynsmyndigheten har dock möjlighet att vidta tillsynsåtgärder enligt järnvägsmarknadslagen.

20.2 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Järnvägstekniklagen ska träda i kraft den 1 juni 2022 samtidigt som järnvägslagen ska upphävas.

Ett beslut av tillsynsmyndigheten om undantag från krav på att tillämpa TSD som har meddelats enligt järnvägslagen före ikraftträdandet ska fortsätta att gälla.

Ett godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk sådana delsystem som en fast installation består av ska fortsätta att gälla. Detsamma gäller ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före järnvägslagens ikraftträdande, dvs. den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk en fast installation enligt järnvägstekniklagen ska dock krävas när en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den lagen.

Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande ska inte gälla

– för projekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller

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

Ett godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla. Detsamma ska gälla för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet före ikraftträdandet gällt i Sverige enligt järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före järnvägslagens ikraftträdande.

Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden enligt järnvägstekniklagen ska dock krävas när fordonet byggs om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den nya lagen eller fordonets område för användning ska utvidgas, dock endast i fråga om det nya området för användning.

Ett typgodkännande av ett fordon enligt järnvägslagen eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse enligt järnvägslagen som har beslutats före ikraftträdandet ska gälla som ett typgodkännande enligt järnvägstekniklagen respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt samma lag.

Tillsynsbestämmelserna i järnvägstekniklagen ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka det inte krävs godkännanden enligt järnvägstekniklagen enligt övergångsbestämmelserna till lagen.

En sanktionsavgift ska endast få tas ut för överträdelser som har ägt rum efter järnvägstekniklagens ikraftträdande.

Äldre föreskrifter ska gälla för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. Datum för ikraftträdande har dock flyttats fram jämfört med förslaget i promemorian.

Remissinstanserna: *Trafikverket* ser mot bakgrund av förslagen om att införa ett harmoniserat godkännandeförfarande i förhållande till nationella regler (utsett organ) behov av att det från ikraftträdandet införs en övergångsregel om att nuvarande hantering av godkännanden ska tillämpas ytterligare åtminstone 24 månader. *Transportstyrelsen* anser att bestämmelsen om att äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som inletts före ikraftträdandet bör justeras. Eftersom vissa godkännandearenden kan pågå flera år ser Transportstyrelsen annars risk för att otidsenliga regler ska tillämpas under lång tid framöver.

Skälen för regeringens förslag

Ikraftträdande av den nya lagen och upphävande av järnvägslagen

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. Enligt artikel 57.2 i direktivet finns det dock möjlighet att förlänga införlivandeperioden till den 16 juni 2020, under förutsättning att medlemsstaten meddelat Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och Europeiska kommissionen detta samt angett skälen för utnyttjandet av den förlängda tiden. Regeringen meddelade i december 2018 ERA och Europeiska kommissionen att Sverige avser att utnyttja den förlängda införlivandeperioden. Med anledning av utbrottet av covid-19 har EU beslutat att förlänga införlivandeperioden till den 31 oktober 2020. Sverige är trots den förlängda tiden för införlivande försenad med genomförandet. Järnvägstekniklagen föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

Samtidigt som den nya lagen träder i kraft bör järnvägslagen upphävas. Eftersom järnvägslagen ska ersättas av fyra nya lagar, bör detta ske genom en särskild upphävandelag. Järnvägslagen bör dock i vissa avseenden fortsätta att tillämpas även efter upphävandet, vilket regleras i övergångsbestämmelser till järnvägstekniklagen.

Kommissionen inledde 2020 ett överträdelseärende mot Sverige om för sent genomförande av direktiv (EU) 2016/797. Sverige mottog en formell underrättelse från kommissionen den 23 november 2020 (dnr SB2020/01320). Den formella underrättelsen besvarades den 22 januari 2021. Ett kompletterande svar överlämnades den 28 oktober 2021 med information om pågående lagstiftningsarbete.

Övergångsbestämmelser

I artiklarna 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 beslutats innan de lagar och andra författningar som genomför direktivet sätts i kraft bör fortsätta att gälla. Det betyder att godkännanden som

beslutats enligt järnvägslagen fortsätter att gälla även efter det att lagen upphävts. Det bör införas övergångsbestämmelser i lagen som reglerar vad som gäller i olika fall. *Trafikverket* efterlyser en längre införlivandeperiod för att en anpassning till det nya regelverket ska kunna ske. Det kan konstateras att de bakomliggande materiella bestämmelserna om ett harmoniserat godkännandeförfarande har ändrats i förhållande till förslagen i promemorian. Någon EG-kontroll aktualiseras därmed inte i de fall det varken finns tillämpliga TSD eller nationella regler att bedöma överensstämmelse gentemot. Vidare har införlivandet av direktiven i svensk lagstiftning blivit försenat, vilket samtidigt inneburit att myndigheterna fått viss förlängd tid för förberedelser inför ikraftträdandet. Någon ytterligare övergångstid bedöms därför inte nödvändig och vore inte heller tillåten enligt EU-regelverket.

Enligt hittillsvarande 2 kap. 11 och 12 §§ järnvägslagen får tillsynsmyndigheten i enskilda fall besluta om undantag från krav på tillämpning av TSD. Sådana beslut om undantag som meddelats före järnvägstekniklagens ikraftträdande bör fortsätta att gälla enligt de villkor som framgår av besluten. Det kommer enligt järnvägstekniklagen visserligen fortsatt att finnas möjligheter att meddela undantag från tillämpning av TSD. Det skulle därför kunna ifrågasättas om en övergångsbestämmelse behövs. Bestämmelsen om möjlighet att meddela undantag från TSD är dock något annorlunda formulerad i järnvägstekniklagen. Det beror i första hand på att tillämpningsområdet för de bakomliggande direktiven förändrats. Hittills har utgångspunkten varit att TSD endast ska tillämpas på det utpekade TEN-nätet (Trans European Network). Genom direktiv (EU) 2016/797 utvidgas tillämpningsområdet till att gälla hela unionens järnvägssystem. En övergångsbestämmelse behövs därför och bidrar under alla omständigheter till att tydliggöra regleringen.

Tillsynsmyndighetens beslut om godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen som har meddelats före järnvägstekniklagens ikraftträdande bör fortsätta att gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Eftersom järnvägsmateriel har lång livslängd, förekommer spårplanläggningar (fasta installationer) som godkänts före järnvägslagens ikraftträdande. Detsamma bör därför gälla för motsvarande installationer (spårplanläggningar) som har godkänts redan innan järnvägslagen trädde i kraft. Den nya lagen bör tillämpas först om en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den nya lagen.

För fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning bör en särskild övergångsbestämmelse införas. I järnvägstekniklagen föreslås ett krav på förhandsgodkännande av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) innan tillsynsmyndigheten godkänner en fast installation som innehåller ERTMS-utrustning. Syftet är att säkerställa ett harmoniserat införande av ERMS i unionen. Enligt artikel 55 i direktiv 2016/797 införs dock övergångsbestämmelser som innebär att ett sådant förhandsgodkännande inte ska krävas om upphandlingsfasen eller tilldelningen av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller till 16 juni 2031 i fråga om optioner i kontrakt som undertecknats före den 15 juni 2016. Tillsynsmyndigheten ska dock även för fasta installationer som

undantas från krav på förhandsgodkännande enligt övergångsbestämmelsen innan godkännandet samråda med ERA för att säkerställa att de tekniska lösningarna är driftskompatibla (artikel 55.5).

Även tillsynsmyndighetens beslut om att godkänna fordon (eller delsystem hänförliga till fordon) för att tas i bruk som har meddelats enligt järnvägslagen bör fortsätta att gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Detsamma bör gälla för godkännanden som meddelats innan järnvägslagen trädde i kraft, dvs. den 1 juli 2004. Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden enligt den nya lagen bör krävas först när fordonets område för användning utvidgas, och då endast i fråga om det nya och utvidgade området, eller när fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den nya lagen. Det sagda innebär att de nya reglerna i järnvägstekniklagen om när det ska krävas ett nytt godkännande för att släppa ut ett fordon på marknaden eller om förnyat typgodkännande blir direkt tillämpliga vid ikraftträdandet även för tidigare godkända fordon.

Typgodkännanden eller godkännanden på grundval av en försäkran om överensstämmelse som har beslutats före järnvägstekniklagens ikraftträdande bör gälla som ett typgodkännande respektive ett godkännande av att släppa ut ett fordon på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt järnvägstekniklagen.

Som framgår ovan ska godkännanden som beviljats före järnvägstekniklagens ikraftträdande fortsätta att gälla även efter ikraftträdandet. Även sådana fordon och fasta installationer som – under andra beteckningar – godkänts enligt äldre lagstiftning bör dock redan från ikraftträdandet bli föremål för järnvägstekniklagens tillsynsbestämmelser (jfr Lagrådets yttrande över förslag till järnvägslag den 5 mars 2004, prop. 2003/04:123 s. 394). Detta bör alltså gälla för fasta installationer och fordon som godkänts enligt järnvägslagen och äldre lagstiftning.

Bestämmelserna om sanktionsavgifter i järnvägstekniklagen är en nyhet i förhållande till järnvägslagen och bör endast tillämpas i fråga om överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet. Sanktionsavgifter föreslås få tas ut av den som i sin verksamhet använder fasta installationer eller fordon som inte har godkänts i vederbörlig ordning enligt järnvägstekniklagen, inklusive övergångsbestämmelserna till lagen. Det innebär att en sanktionsavgift inte kan tas ut av en verksamhetsutövare som använder fordon eller fasta installationer som visserligen inte godkänts enligt järnvägstekniklagen, men vars godkännanden fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna till den nya lagen. 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 det också införas en övergångsbestämmelse som innebär att äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som har inletts före järnvägstekniklagens ikraftträdande. Detta bör dock, som *Transportstyrelsen* påpekar, inte gälla om det finns direkt tillämpliga EU-rättsakter som innebär att nya regler måste tillämpas.

20.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägssäkerhetslagen

Prop. 2021/22:83

Regeringens förslag: Järnvägssäkerhetslagen ska träda i kraft den 1 juni 2022, samtidigt som järnvägslagen upphävs.

Ett säkerhetsintyg enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, utan att järnvägsföretaget under intygets giltighetstid behöver ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen. Ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen ska krävas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Ett säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Under tiden behöver infrastrukturförvaltaren inte ha ett säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen. Ett säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen ska krävas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Ett tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla under tillståndets beslutade giltighetstid utan att enheten under tillståndets giltighetstid behöver ett underhållscertifikat i fråga om godsvagnar enligt järnvägssäkerhetslagen.

Bestämmelserna om begränsning och återkallelse i järnvägssäkerhetslagen ska tillämpas även för sådana intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna.

Tillsynsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen ska tillämpas även i fråga om sådan verksamhet som omfattas av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna.

En sanktionsavgift ska få tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet av järnvägssäkerhetslagen.

Äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet av järnvägssäkerhetslagen, om inte annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Datum för ikraftträdandet flyttas fram jämfört med förslaget i promemorian. Även giltighetstiden för säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar enligt järnvägslagen flyttas fram. Vidare föreslås inte i promemorian några övergångsregler för tillämpningen av bestämmelserna om tillsyn, begränsning och återkallelse av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsreglerna.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att giltighetstiden för säkerhetstillstånd inte regleras i järnvägslagen. I stället omprövas tillståndet. Transportstyrelsen bedömer att det i fråga om giltighetstiden för dessa tillstånd är lämpligt att den överensstämmer med den för säkerhetsintyg.

Skälen för regeringens förslag*Ikraftträdande av järnvägssäkerhetslagen och upphävande av järnvägslagen*

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. Enligt artikel 33.2 i direktivet fanns möjlighet att förlänga införlivandeperioden med ett år till den 16 juni 2020, under förutsättning att medlemsstaten meddelat ERA och Europeiska kommissionen detta samt angett skälen för utnyttjandet av den förlängda tiden. Regeringen meddelade i december 2018 ERA och Europeiska kommissionen att man från svensk sida avsåg att utnyttja den förlängda införlivandeperioden. Med anledning av utbrottet av covid-19 har EU beslutat förlänga införlivandeperioden ytterligare, till den 31 oktober 2020. Sverige är trots den förlängda tiden för införlivande försenad med genomförandet. Järnvägssäkerhetslagen föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

Samtidigt som den nya lagen träder i kraft bör järnvägslagen upphävas. Eftersom järnvägslagen ska ersättas med fyra nya lagar, bör järnvägslagen upphävas genom en särskild upphävandelag.

Kommissionen inledde 2020 ett överträdelseärende mot Sverige om för sent genomförande av direktiv (EU) 2016/798. Sverige mottog en formell underrättelse från kommissionen den 23 november 2020 (dnr SB2020/01320). Den formella underrättelsen besvarades den 22 januari 2021. Ett kompletterande svar överlämnades den 28 oktober 2021 med information om pågående lagstiftningsarbete.

Övergångsbestämmelser

När järnvägssäkerhetslagen träder i kraft kommer det att finnas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som bedriver verksamhet med tillstånd som är utfärdade enligt järnvägslagen och som bedriver verksamhet i 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 övergångsbestämmelser 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. Det anges i artikeln att sådana säkerhetsintyg ska gälla till dess att deras löptid går ut. Den nämnda perioden för att beviljas säkerhetsintyg i enlighet med direktiv 2004/49/EG har förlängts till och med den 31 oktober 2020 med anledning av att införlivandeperioden har förlängts ytterligare.

Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg som har utfärdats med stöd av järnvägslagen bör få fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av detta intyg under dess giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för intygen. Slutdatumet har valts utifrån att EU beslutat att ytterligare förlänga införlivandeperioden av direktiven till den 31 oktober 2020.

Det finns även behov av en övergångsregel som gäller för säkerhetstillstånd och tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar.

När det gäller säkerhetstillstånd som utfärdats med stöd av järnvägslagen inträder ingen automatisk ogiltighet efter fem år. Enligt järnvägslagen omprövas i stället tillståndet. När ett sådant säkerhetstillstånd ska omprövas bör i stället järnvägssäkerhetslagen tillämpas. I samband med genomförandet av det tidigare järnvägssäkerhetsdirektivet uttalades, bl.a. i fråga om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, att tillståndshavaren skulle vara skyldig att se till att tillståndet omprövas (förnyas) efter fem år (se prop. 2006/07:45 s. 43). *Transportstyrelsen* noterar att det i järnvägssäkerhetslagen föreslås en giltighetstid på fem år för säkerhetstillstånd och bedömer därför att det är lämpligt att säkerhetstillstånd som utfärdats med stöd av hittillsvarande järnvägslag fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Regeringen gör inte någon annan bedömning. Slutdatumet överensstämmer därmed också med det som gäller för säkerhetsintyg. När det sedan gäller tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar som utfärdas med stöd av förordning (EU) 445/2011 kommer dessa tillstånd att gälla under den meddelade giltighetstiden.

För säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som meddelats enligt järnvägslagen och som ska fortsätta att gälla efter den nya lagens ikraftträdande bör bestämmelserna om begränsning och återkallelse i den nya lagen tillämpas redan från ikraftträdandet, vilket bör regleras i en övergångsbestämmelse (jfr Lagrådets yttrande över förslag till järnvägslag den 5 mars 2004, prop. 2003/04:123 s. 394).

Även bestämmelserna om tillsyn i den nya lagen bör gälla från ikraftträdandet för sådan verksamhet som omfattas av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som meddelats enligt järnvägslagen och som ska fortsätta att gälla efter nya lagens ikraftträdande (jfr Lagrådets nämnda yttrande). Detsamma bör gälla för sådana tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar som utfärdats av tillsynsmyndigheten och som ska fortsätta att gälla efter nya lagens ikraftträdande.

Bestämmelserna om sanktionsavgifter i 6 kap. järnvägssäkerhetslagen bör endast tillämpas på överträdelser som har ägt rum efter järnvägssäkerhetslagens ikraftträdande. När det gäller överträdelser som påbörjats före järnvägssäkerhetslagens 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.

Det bör också finnas en övergångsbestämmelse som innebär att äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som har inletts före järnvägssäkerhetslagens ikraftträdande. Detta bör dock inte gälla om det finns direkt tillämpliga EU-rättsakter som innebär att nya regler måste tillämpas.

20.4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till lagen om nationella järnvägssystem

Regeringens förslag: Lagen om nationella järnvägssystem ska träda i kraft den 1 juni 2022, samtidigt som järnvägslagen upphävs.

Ett godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastruktur består av ska fortsätta att gälla. Detsamma ska gälla ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före järnvägslagens ikraftträdande. Ett godkännande att ta i bruk järnvägsinfrastruktur enligt lagen om nationella järnvägssystem ska krävas efter en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen.

Ett godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon ska fortsätta att gälla. Detsamma ska gälla för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet före ikraftträdandet gällt i Sverige enligt järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den lagens ikraftträdande. Ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem ska krävas efter en väsentlig ombyggnad av fordonet.

Ett säkerhetsintyg enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, utan att järnvägsföretaget under intygets giltighetstid behöver ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska krävas enligt lagen om nationella järnvägssystem om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla enligt lagen om nationella järnvägssystem. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem ska krävas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Ett säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, utan att infrastrukturförvaltaren behöver ha ett nationellt infrastrukturstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem. Ett nationellt infrastrukturstillstånd ska krävas enligt lagen om nationella järnvägssystem om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Bestämmelserna om återkallelse i lagen om nationella järnvägssystem ska tillämpas även för sådana godkännanden, intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna till lagen.

Tillsynsbestämmelserna i lagen om nationella järnvägssystem ska tillämpas även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka godkännanden fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna till lagen. Tillsynsbestämmelserna ska även tillämpas i fråga om sådan verksamhet som omfattas av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna.

En sanktionsavgift ska endast få tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem.

Äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Prop. 2021/22:83

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Datum för ikraftträdandet flyttas fram jämfört med förslaget i promemorian. Även giltighetstiden för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som utfärdats med stöd av järnvägslagen flyttas fram. Vidare föreslås inte i promemorian några övergångsregler för tillämpningen av bestämmelserna om tillsyn och återkallelse av godkännanden, intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsreglerna.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Ikraftträdande av lagen om nationella järnvägssystem och upphävande av järnvägslagen

Lagen om nationella järnvägssystem införs i samband med att direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798 införlivas i svensk rätt genom en järnvägstekniklag och en järnvägssäkerhetslag. Lagen om nationella järnvägssystem gäller för järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. Lagen om nationella järnvägssystem bör därför ha samma ikraftträdandedatum, den 1 juni 2022, som järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

Samtidigt som lagen om nationella järnvägssystem träder i kraft, bör järnvägslagen upphävas. Eftersom järnvägslagen ska ersättas med fyra lagar, bör järnvägslagen upphävas genom en särskild upphävandelag.

Övergångsbestämmelser

När 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. Det behöver därför anges i övergångsbestämmelserna till lagen hur denna materiel ska hanteras. I anslutning till lagen om nationella järnvägssystem införs övergångsbestämmelser om att tillsynsmyndighetens beslut om godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av och som har meddelats före lagens ikraftträdande bör fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Detsamma bör därför gälla för motsvarande infrastruktur (spåranläggningar) som har godkänts innan järnvägslagen trädde i kraft. Lagen om nationella järnvägssystem bör tillämpas först efter det att en väsentlig ombyggnation av järnvägsinfrastrukturen har gjorts på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den nya lagen.

Även tillsynsmyndighetens beslut om att godkänna fordon eller delsystem hänförliga till fordon för att tas i bruk som har meddelats enligt järnvägslagen eller redan dessförinnan bör fortsätta att gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Det handlar om att fordonet ska vara godkänt för infrastruktur inom tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem, dvs. där fordonet är avsett att användas. För det fall det sker en väsentlig ombyggnation av fordonet

krävs ett nytt godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem. Det innebär att de regler i lagen om nationella järnvägssystem som handlar om när det ska krävas ett nytt godkännande blir direkt tillämpliga vid ikraftträdandet.

På samma sätt som anges i övergångsbestämmelserna till järnvägssäkerhetslagen föreslås en begränsning av giltighetstiden för säkerhetsintyg som meddelats enligt järnvägslagen. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av detta under den meddelade giltighetstiden, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för intyget.

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 åt i sak från kraven för att beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen.

När det gäller säkerhetstillstånd som utfärdats med stöd av järnvägslagen inträder ingen automatisk ogiltighet efter fem år. Enligt järnvägslagen omprövas i stället tillståndet. Det innebär att när ett säkerhetstillstånd ska omprövas bör lagen om nationella järnvägssystem tillämpas. Ett säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av järnvägslagen bör fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Slutdatumet överensstämmer därmed med det som gäller för säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen. Lagen om nationella järnvägssystem bör dock tillämpas vid en tidigare tidpunkt om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda.

Som framgår ovan bör godkännanden av järnvägsinfrastruktur och fordon som beviljats före ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem fortsätta att gälla även efter lagens ikraftträdande. Detsamma bör gälla för fordon och för infrastruktur som under andra beteckningar godkänts enligt äldre lagstiftning. För dessa godkännanden bör bestämmelserna om återkallelse i den nya lagen tillämpas redan från ikraftträdandet av lagen (jfr Lagrådets yttrande över förslag till järnvägslag den 5 mars 2004, prop. 2003/04:123 s. 394). Detsamma bör gälla för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som meddelats enligt järnvägslagen och som ska fortsätta att gälla efter nya lagens ikraftträdande. Detta innebär att bestämmelserna om återkallelse i den nya lagen tillämpas redan från ikraftträdandet för dessa godkännanden, intyg och tillstånd, vilket bör regleras i en övergångsbestämmelse.

Även bestämmelserna om tillsyn i den nya lagen bör tillämpas redan från ikraftträdandet när det gäller delsystem hänförliga till järnvägsinfrastruktur och fordon för vilka godkännanden för ibruktage beslutats enligt järnvägslagen eller enligt lagstiftning som gällde redan dessförinnan och som fortsätter att gälla efter ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem (jfr Lagrådets ovan nämnda yttrande). Detta bör regleras i en övergångsbestämmelse, vilken även bör gälla för tillsyn av sådan verksamhet som omfattas av säkerhetsintyg, nationellt trafiksäkerhetstillstånd och säkerhetstillstånd som meddelats enligt järnvägslagen och som ska fortsätta gälla efter nya lagens ikraftträdande.

De föreslagna bestämmelserna om sanktionsavgift i 7 kap. lagen om nationella järnvägssystem bör endast tillämpas på överträdelser som har ägt rum efter lagens ikraftträdande. En sanktionsavgift föreslås få tas ut av den som i sin verksamhet använder järnvägsinfrastruktur eller fordon som inte har godkänts i vederbörlig ordning enligt bestämmelserna i lagen om nationella järnvägssystem, inklusive övergångsbestämmelserna till lagen. Det innebär att en sanktionsavgift inte kan tas ut av en verksamhetsutövare som använder järnvägsinfrastruktur eller fordon som visserligen inte godkänts enligt lagen om nationella järnvägssystem, men vars godkännanden fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna till den nya lagen. När det gäller överträdelser som påbörjats före ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem och som fortsätter efter ikraftträdandet, bör en sanktionsavgift kunna tas ut om det bedöms finnas skäl för detta med beaktande av vad som skett tiden efter ikraftträdandet.

Det bör också införas en övergångsregel som innebär att för mål eller ärenden som inlets före lagens ikraftträdande bör äldre föreskrifter gälla.

21 Ändringar i kollektivtrafiklagen till följd av ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning

21.1 EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen

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 fastställer hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik och på vilka villkor myndigheterna ger kollektivtrafikföretag ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt (EU:s kollektivtrafikförordning).

I lagen (2010:1065) om kollektivtrafik finns bestämmelser om kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och tunnelbana. Bestämmelserna avser ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter samt allmänna krav på kollektivtrafikföretag. Lagen innehåller även bestämmelser som gäller för behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

Artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning innehåller bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik. Artikel 5.2–5.6 tillämpas vid tilldelning av tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg och med tunnelbana samt av tjänstekoncessioner som avser samtliga trafikslag som omfattas av förordningen. Enligt huvudregeln ska avtal tilldelas efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. I vissa fall har dock behöriga myndigheter möjlighet att direkttilldela avtal. Artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning kompletteras av nationella bestämmelser i enlighet med 4 a kap. kollektivtrafiklagen. Regleringen innebär att lagen (2016:1147)

Prop. 2021/22:83 om upphandling av koncessioner, förkortad LUK, i viss utsträckning ska tillämpas.

21.2 Ändringsförordningen

Genom 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) har EU:s kollektivtrafikförordning ändrats.

Ändringsförordningen innebär bl.a. att tilldelningsbestämmelserna i fråga om avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg ändras. Den största förändringen i detta avseende är att den generella möjligheten att direkttilldela sådana avtal kommer att upphöra den 25 december 2023. I stället införs vissa nya, mer begränsade möjligheter att tillåta direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg.

EU:s kollektivtrafikförordning ändras även i vissa andra avseenden. En nyhet är att behöriga myndigheter ska fastställa specifikationer för allmän trafikplikt, som ska överensstämja med mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik. Vidare ska de behöriga myndigheterna 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 i fråga om det obligatoriska innehållet i avtal om allmän trafik och om offentliggörande i form av årsrapporter och förhandsannonsering.

21.3 Vissa ökade möjligheter att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg

Regeringens förslag: I kollektivtrafiklagen ska det anges att med kollektivtrafik på järnväg avses detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning, dvs. persontransporttjänster på järnväg, undantaget persontransporttjänster med andra spårbundna transportsätt såsom tunnelbana eller spårväg.

Behöriga myndigheter ska få direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg om det är motiverat av exceptionella omständigheter enligt artikel 5.3 a i EU:s kollektivtrafikförordning. Vid sådan tilldelning 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. Samma bestämmelser ska tillämpas när behöriga myndigheter tilldelar avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande enligt artikel 5.3 b i EU:s kollektivtrafikförordning.

Det ska inte vara tillåtet för behöriga myndigheter att direkttilldela avtal om allmän trafik på järnväg på grund av strukturella och geografiska särdrag enligt artikel 5.4 a eller på fristående banor där

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svensk Kollektivtrafik* anser att det är angeläget att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna direkttilldela avtal som rör tågtrafik vid exceptionella omständigheter, då myndigheterna behöver ha förutsättningar för att kunna organisera den regionala kollektivtrafiken utifrån vid var tid rådande förutsättningar. *Upphandlingsmyndigheten* har ingen invändning mot att behöriga myndigheter ges möjlighet att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg när detta är motiverat av exceptionella omständigheter men menar att det är oklart hur denna möjlighet förhåller sig till ändringsbestämmelserna i lagen om upphandling av koncessioner. *Trafikverket* efterlyser ett klagörande om huruvida ändringsbestämmelserna i lagen om upphandling av koncessioner är tillämpliga på avtal som direkttilldelats. *Sveriges Kommuner och Regioner* anser att en begränsning av möjligheten till direkttilldelning är onödig och inskränker den kommunala självstyrelsen. Möjligheten att direkttilldela avtal av skäl hänförliga till strukturella och geografiska särdrag bör därför enligt Sveriges Kommuner och Regioner inte inskränkas, då konkurrensutsättning i svensk rätt inte bör föreskrivas i större utsträckning än vad som krävs enligt EU-rätten. *Konkurrensverket* avstyrker förslaget att behöriga myndigheter tillåts utnyttja möjligheterna att direkttilldela avtal enligt artikel 5.3a i EU:s kollektivtrafikförordning och tillstyrker förslaget att inte tillåta direkttilldelning enligt artiklarna 5.4a och 5.4b i förordningen.

Skälen för regeringens förslag

Definition av kollektivtrafik på järnväg

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 alltså 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. Det föreslås nu vissa ändringar i kollektivtrafiklagen vad gäller tilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Uttrycket kollektivtrafik på järnväg 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.

Artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning innehåller bestämmelser om hur avtal om allmän trafik ska tilldelas. Artikel 5.2–5.6 gäller vid upphandling av tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg och med tunnelbana samt vid upphandling av tjänstekoncessioner som avser samtliga trafikslag som omfattas av förordningen. I Sverige tillämpas bestämmelserna även vid upphandlingar av kollektivtrafik på vatten.

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 ett visst trafikslag direkttilldela avtal om allmän trafik och vidta nödåtgärder. 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 nödåtgärder (artikel 5.5), och
- direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6).

Genom ändringsförordningen har det tillkommit nya bestämmelser som gäller vid tilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. De nya bestämmelserna gäller behöriga myndigheters möjlighet 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).

I 4 a kap. 4 § kollektivtrafiklagen finns en upplysningsbestämmelse om de olika möjligheter att tilldela avtal om allmän trafik som finns i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Paragrafen bör kompletteras med de nya bestämmelser om tilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg som tillkommit genom ändringsförordningen (se följande avsnitt).

Artikel 5.3a – direkttilldelning motiverad av exceptionella omständigheter

Genom artikel 5.3a i förordningen införs en ny möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg. Enligt artikeln får den behöriga myndigheten, när det gäller avtal som tilldelas efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, besluta att direkttilldela nya avtal för en begränsad tid om myndigheten anser att det är motiverat av exceptionella omständigheter. Sådana exceptionella omständigheter ska, enligt artikeln, omfatta situationer där det redan har inletts konkurrensutsatta anbudsförfaranden och dessa skulle kunna påverka möjligheten att få in nya anbud och kvaliteten på dessa om även de nya

anbudet skulle föregås av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Det kan också avse situationer där tillämpningsområdet för ett eller flera avtal om allmän trafik behöver ändras för att optimera tillhandahållandet av kollektivtrafik. Den behöriga myndigheten ska fatta ett beslut som ska vara motiverat och utan onödigt dröjsmål underrätta Europeiska kommissionen. Avtalet ska publiceras och hänsyn ska därvid tas till behovet av skydd av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen. Löptiden för avtalet ska stå i proportion till den exceptionella omständigheten och får inte överstiga 5 år. Slutligen anges att ett efterföljande kontrakt som gäller samma trafikplikt inte får tilldelas på grundval av bestämmelsen.

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 rörde tillämpningen av tilldelningsbestämmelserna i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning i den ursprungliga lydelsen ansåg flera remissinstanser 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.). *Svensk Kollektivtrafik* anser att det är mycket angeläget att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha möjlighet att direkttilldela tågtrafik enligt den nu aktuella artikeln i förordningen. Även *Sveriges Kommuner och Regioner* framhåller vikten av att de möjligheter till direkttilldelning som ges i EU-rätten utnyttjas. *Konkurrensverket*, å sin sida, avstyrker förslaget att tillåta direkttilldelning på grund av exceptionella omständigheter enligt artikel 5.3a och anser att både tillämpningen och konsekvenserna behöver utredas ytterligare innan ett sådant steg tas. Konkurrensverket bedömer att ett ställningstagande i frågan bör avvakta till dess att reglerna om direkttilldelning ändå måste ses över på nytt i samband med att den generella regeln om direkttilldelning av avtal om allmän trafik av järnvägstransport i artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning upphör att gälla.

Det kan konstateras att remissinstanserna inte är eniga om direkttilldelning på grund av exceptionella omständigheter ska tillåtas eller inte. En väl fungerande kollektivtrafik är av stort samhällsligt intresse. Det är inte osannolikt att det skulle kunna uppkomma situationer där det på grund av exceptionella omständigheter kan finnas behov av att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg. Regeringen instämmer därför i promemorians bedömning att det saknas anledning att begränsa en sådan möjlighet för de behöriga myndigheterna. Som Konkurrensverket noterar kommer dock regeringen återkomma med ett samlat förslag kring bestämmelserna om direkttilldelning när artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning upphör att gälla i december 2023.

Upphandlingsmyndigheten, som inte har någon invändning mot förslaget att behöriga myndigheter ska ges möjlighet att direkttilldela avtal i nu aktuellt hänseende, lyfter frågan om under vilka förhållanden direkttilldelning kan ske med stöd av artikeln. Regeringen konstaterar att det i dagsläget inte är helt klart hur bestämmelsen ska förstås men noterar att artikel 5.4a anger att den behöriga myndigheten ska utfärda ett motiverat beslut och informera kommissionen om detta. Det kan därmed förväntas att frågan om vilka omständigheter som kan motivera att direkttilldelning sker med stöd av artikeln kommer att klargöras efter hand.

Upphandlingsmyndigheten anser vidare att mot bakgrund av att ändringsbestämmelserna i 14 kap. LUK är tillämpliga på det ursprungliga avtalet är det oklart hur artikel 5.4a förhåller sig till dessa bestämmelser. I detta avseende gör regeringen bedömningen att både ändringsbestämmelserna i LUK och artikel 5.4a i EU:s kollektivtrafikförordning rör skiftande specifika situationer där ett flertal angivna förutsättningar måste vara uppfyllda för att respektive bestämmelse ska kunna tillämpas. Tillämpningsområdena för de olika bestämmelserna skiljer sig därför åt. Enligt regeringens uppfattning kompletterar ändringsbestämmelserna i LUK och artikel 5.4a om direkttilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg vid exceptionella omständigheter därmed varandra. När det gäller myndighetens fråga om hur den föreskrivna begränsningen av löptiden ska förstås i förhållande till det ursprungliga avtalets löptid, anser regeringen att det avtal som direkttilldelas utgör ett separat avtal i förhållande till det ursprungliga avtalet. Löptiden för det avtal som tilldelas med stöd av artikel 5.4a får alltså inte överstiga 5 år, medan löptiden för det ursprungliga avtalet inte påverkas.

Som anförs ovan anser regeringen att direkttilldelning enligt artikel 5.3a inte bör förbjudas. I likhet med vad som i övrigt gäller vid direkttilldelning som är tillåten enligt kollektivtrafiklagen bör vissa bestämmelser i LUK göras tillämpliga när avtal direkttilldelas enligt den aktuella artikeln. Regeringen återkommer nedan till vilka sådana bestämmelser som bör göras tillämpliga i förevarande fall.

Artikel 5.3b – tilldelning efter förhandsmeddelande

Enligt den nya artikel 5.3b får behöriga myndigheter besluta att använda sig av ett 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 anbudsförfarande. Möjligheten att tilldela avtal med stöd av denna artikel förutsätter dock att avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstruerad avgränsning av upphandlingsparametrarna och att inget rimligt alternativ finns. Vidare ska det utvalda företaget kunna styrka att det kommer att kunna tillhandahålla tjänsten i enlighet med kraven. Bestämmelsen om förhandsmeddelande är direkt tillämplig, och de behöriga myndigheternas möjligheter att använda sig av detta förfarande kan inte förbjudas i nationell lagstiftning.

Det kan här anmärkas att det i artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning finns krav på att behöriga myndigheter ett år innan ett anbuds-förfarande inleds (eller ett avtal direkttilldelas) ska offentliggöra viss information i Europeiska unionens officiella tidning. Detta krav på offentliggörande gäller oaktat vilken tilldelningsmetod som den behöriga myndigheten kommer att använda sig av. Även vid användningen av ett sådant förhandsmeddelande som avses i artikel 5.3b ska alltså den information som framgår av artikel 7.2 dessförinnan ha publicerats. Som

Trafikverket påpekar är det förfarande som beskrivs i artikel 5.3b något som den behöriga myndigheten kan välja att tillämpa inom ramen för den konkurrensutsättning som ska ske enligt artikel 5.3. I den händelse fler än ett företag anmäler intresse efter ett förhandsmeddelande eller om övriga villkor i artikel 5.3b inte är uppfyllda, kan en tilldelning enligt denna artikel inte ske. En annons för att inhämta anbud genom konkurrensutsättning enligt artikel 5.3 behöver då publiceras. Regeringen ser dock, till skillnad från *Trafikverket*, inte något behov av att förtydliga 4a kap. 6 § kollektivtrafiklagen i detta avseende. Regeringen återkommer nedan till vilka bestämmelser i LUK som bör gälla när artikel 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas.

När artikel 5.3a eller 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas ska vissa bestämmelser i lagen om upphandling av koncessioner gälla

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 kompletterande bestämmelser införas. I promemorian föreslås att bestämmelserna i LUK om dokumentation (10 kap. 14 §), överprövning och skadestånd (16 kap. 4–21 §§) samt upphandlingsskadeavgift (17 kap.) ska göras tillämpliga när avtal tilldelas med stöd av artikel 5.3a i EU:s kollektivtrafikförordning, liksom bestämmelserna om beaktande av miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn i 4 kap. 3 § LUK. Ingen remissinstans har haft synpunkter på att dessa bestämmelser görs tillämpliga. *Trafikverket* påpekar att bestämmelserna i 14 kap. LUK om ändringar av en koncession gjorts tillämpliga på avtal som tilldelats efter ett konkurrensutsatt förfarande och anser att det bör övervägas om dessa bestämmelser kan göras tillämpliga även för avtal som direkttilldelats. Regeringen konstaterar att det saknas möjlighet att i detta lagstiftningsärende göra de aktuella bestämmelserna tillämpliga. Om, och i vilken utsträckning, det är möjligt att ändra ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats, får avgöras med vägledning från den praxis från EU-domstolen som finns på området.

Artikel 5.3b (tilldelning efter ett förhandsmeddelande) innehåller vissa bestämmelser om annonsens innehåll och en minimigräns i fråga om vilken tidsfrist som ska tillämpas. Artikeln innehåller vidare ett antal villkor som ska vara uppfyllda för att förhandlingar ska få inledas utan att ett öppet anbuds förfarande offentliggörs. Artikel 5.3b är direkt tillämplig och i den utsträckning villkoren är uppfyllda kommer flertalet bestämmelser i LUK inte att aktualiseras när en behörig myndighet tilldelar ett avtal med stöd av artikeln. I likhet med vad som gäller vid direkttilldelningar bör dock de ovan nämnda bestämmelserna i LUK göras tillämpliga vid tilldelningar enligt artikel 5.3b.

Mot bakgrund av det som nu anförts föreslås 4 a kap. 11 § kollektivtrafiklagen ändras, så att de där angivna bestämmelserna i LUK ska tillämpas även vid tilldelningar enligt artiklarna 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 nödtåtgärder (artikel 5.5) bör, om tilldelningar enligt artiklarna 5.3a och 5.3b överprövas, vissa bestämmelser i 16 kap. LUK ges

en anpassad innebörd. Vid tillämpningen av bestämmelserna om överprövning av en upphandling, överprövning av ett avtals giltighet och skadestånd i LUK bör alltså hänvisningar till överträdelse av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artiklarna 5.3a och 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning.

Artikel 5.4 a – direkttilldelning av skäl hänförliga till strukturella och geografiska särdrag hos marknaden och nätet

Den nya 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 denna är motiverad 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. Mot bakgrund bl.a. av detta är det tveksamt om artikeln är möjlig att använda 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 offentliggöra ett motiverat beslut och informera kommissionen om detta inom en månad från offentliggörandet. Av artikel 5.7 framgår vidare att det ska finnas möjlighet att begära att ett oberoende organ som utsetts av medlemsstaten gör en bedömning av den behöriga myndighetens motiverade beslut enligt artikel 5.4a och att resultatet av en sådan bedömning offentliggörs. Artikel 5.4a innehåller därutöver vissa särskilda krav på innehållet i det avtal som tilldelas med stöd av bestämmelsen.

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. Inledningsvis kan det konstateras att kollektivtrafiklagen redan i dag ger Trafikverket möjlighet att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Även regionala kollektivtrafikmyndigheter har en sådan möjlighet, om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro (se 4 a kap. 7 § första stycket kollektivtrafiklagen). Möjligheten i artikel 5.4a att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg synes innebära 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. Till skillnad från *Sveriges Kommuner och Regioner* anser regeringen därför att det saknas skäl att 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.

Artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning, som reglerar möjligheten att direkttilldela avtal som rör järnvägstransporter, kommer att upphöra att gälla den 25 december 2023. Som *SJ AB* påpekar innebär detta att bestämmelsen i 4 a kap. 7 § kollektivtrafiklagen till dess kommer att behöva ändras och att nya överväganden då behöver göras i fråga om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg. Detta bör dock anstå i avvaktan på en utvärdering av tillämpningen av de befintliga möjligheterna att direkttilldela sådana avtal.

Artikel 5.4b – 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 endast avser drift av persontrafik på järnväg som tillhandahålls av ett företag som samtidigt förvaltar hela eller större delen av den järnvägsinfrastruktur på vilken tjänsten tillhandahålls, om järnvägsinfrastrukturen är undantagen från tillämpningen av vissa bestämmelser i SERA-direktivet. Den infrastruktur som avses är – såvitt nu är av relevans – lokala och regionala fristående järnvägsnät eller järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik.

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. I Sverige finns för närvarande endast två fristående banor för kollektivtrafik som skulle kunna omfattas av undantaget. Det är Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm. Trafiken vid banorna drivs av företag som trafikförvaltningen vid Region Stockholm (den regionala kollektivtrafikmyndigheten) upphandlar. Trafikförvaltningen planerar, beställer och följer upp trafiken samt underhåller och förnyar infrastrukturen. De upphandlade trafikentreprenörerna svarar för detaljplanering och drift av trafiken. I promemorian konstateras att det därför inte finns behov av regler om direkttilldelning. Det föreslås att det förs in en bestämmelse i kollektivtrafiklagen om att direkttilldelning enligt artikeln inte ska vara tillåten. Regeringen konstaterar att trafiken på de aktuella banorna upphandlas i konkurrens sedan början av 1990-talet och ser därför inga skäl för att på dessa banor införa längre gående möjligheter att direkttilldela än vad som gäller för övriga järnvägsnät. För de regionala kollektivtrafikmyndigheterna innebär nu framlagda förslag att de får möjlighet att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg när direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter, vilket medför en ökad flexibilitet för myndigheterna när det t.ex. gäller att i sådana situationer avhjälpa brister i trafiken. Regeringen delar därför promemorians bedömning att det saknas behov av att tillåta direkttilldelning enligt artikel 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning och att det bör föras in en bestämmelse i kollektivtrafiklagen som klargör att sådan direkttilldelning inte är tillåten.

Mot bakgrund av att det föreslås att direkttilldelning enligt artikel 5.4a och 5.4b inte ska vara möjlig saknas det skäl att utse ett sådant oberoende organ som avses i artikel 5.7 och som på begäran ska göra en bedömning

21.4 Bestämmelserna om upphandling av kollektivtrafik behöver inte ändras i övrigt

Regeringens bedömning: Det saknas skäl att i övrigt ändra bestämmelserna i kollektivtrafiklagen om upphandling av kollektivtrafik med anledning av ändringarna i EU:s kollektivtrafikförordning om tilldelning av avtal som avser kollektivtrafik på järnväg.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna del.

Skälen för regeringens bedömning

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 själva 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 ändringsförordningen har det, i fråga om kollektivtrafik på järnväg, tillkommit en bestämmelse om att en grupp av behöriga myndigheter endast får vara sammansatt av lokala behöriga myndigheter och att kollektivtrafiken eller avtalet om allmän trafik endast får omfatta transportbehoven för tätorter eller landsbygdsområden.

Direkttilldelning enligt artikel 5.2 kan förbjudas i nationell rätt. Regeringen har dock tidigare gjort bedömningen att en sådan möjlighet inte bör förbjudas (se prop. 2016/17:28 s. 52 f.). Vad som anges i artikel 5.2 är direkt tillämpligt. Enligt 4 a kap. 11 § kollektivtrafiklagen ska vissa bestämmelser i LUK gälla vid direkttilldelning enligt artikel 5.2. Det tillägg som har gjorts i artikel 5.2 genom ändringsförordningen medför inte något behov av ändring i svensk rätt.

Artikel 5.4 – direkttilldelning upp till tröskelvärdet

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. Artikeln 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 artikeln 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 euro 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 (för överväganden i denna del hänvisas till prop. 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. Beloppsgränsen om 7 500 000 euro sattes med beaktande av att det genom ändringsförordningen skulle införas ett sådant tröskelvärde för direkttilldelning av 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 i ändringsförordningen 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 nämns 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 till dess måste ske bör anstå i avvaktan på en utvärdering av tillämpningen av de nuvarande bestämmelserna.

Artikel 5.6a – begränsa antalet avtal till ett järnvägsföretag

Genom ändringsförordningen införs en ny artikel, artikel 5.6a, 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 en 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 är direkt tillämplig och kräver inte några kompletterande bestämmelser i svensk 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.

21.5 Specifikation av allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik

Regeringens förslag: I syfte att klargöra att bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om specifikation för allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik inte innebär några nya krav på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska det i kollektivtrafiklagen upplysas om att lagens

- trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning, och
- beslut om allmän trafikplikt är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Upphandlingsmyndigheten* anser att de föreslagna upplysningsbestämmelserna kan minska den otydlighet som kan uppstå när olika begrepp används i EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen. *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tågförbundet*) anser att de föreslagna förtydligandena behövs.

Skälen för regeringens förslag

Nya bestämmelser om specifikation för allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik i EU:s kollektivtrafikförordning

Genom artikel 2a i ändringsförordningen, som är ny, 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.

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 §§ kollektivtrafiklagen finns bestämmelser om samråd och om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram. Enligt 3 kap. 1 § kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt inom länet. Avtal om allmän trafik som myndigheten sedan ingår ska enligt 3 kap. 3 § samma lag grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt.

I propositionen Ny kollektivtrafiklag (prop. 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 en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik i länet, mål för kollektivtrafikförsörjningen och en redovisning av alla former av regional kollektivtrafik i länet, både i fråga om sådan trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och sådan som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Trafikförsörjningsprogrammet utgör alltså 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 bolag. 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 pris-sättning, som ska uppfyllas i fråga om 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. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska 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).

Policydokument för kollektivtrafik

Som nämns ovan står det i artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning att specifikationerna för allmän trafikplikt ska överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna. Policydokumentet är alltså ett dokument som ska ange vilka mål kollektivtrafiken ska uppnå. I kommissionens förslag till ändringsförordning stod bl.a. att de behöriga myndigheterna i dokumentet skulle ange målen och medlen för kollektivtrafikpolitiken, att det skulle ha ett visst innehåll och att det skulle antas efter samråd med vissa utpekade aktörer. I den antagna förordningen anges i stället att innehållet i och formatet för policydokument för kollektivtrafik och förfaranden för samråd med berörda parter ska fastställas i nationell rätt.

Av redogörelsen ovan om innehållet i kollektivtrafiklagen framgår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska fastställa målen för den

regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram och att detta ska upprättas efter samråd med ett antal aktörer. Det finns också bestämmelser om innehållet i de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Det som i kollektivtrafiklagen benämns trafikförsörjningsprogram får anses utgöra ett sådant policydokument för kollektivtrafik som avses i artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning. Vad som anges i förordningen om ett sådant dokument innebär alltså inte något krav på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att upprätta ytterligare dokumentation. Något behov av att komplettera kollektivtrafiklagen i detta avseende finns därför inte. Uttrycket trafikförsörjningsprogram är också väl inarbetat och språkligt enklare att använda och förstå. Det bör därför behållas i svensk lagstiftning. För att förtydliga att ett regionalt trafikförsörjningsprogram utgör ett policydokument för kollektivtrafik bör dock, som föreslås i promemorian, en upplysningsbestämmelse om detta föras in i kollektivtrafiklagen.

Specifikationer för allmän trafikplikt

När det gäller specifikationer för allmän trafikplikt framgår av artikel 2a – utöver att dessa ska överensstämja med de politiska mål som fastställs i policydokumenten – att de behöriga myndigheterna vid tillhandahållande av kollektivtrafik ska fastställa sådana specifikationer och tillämpningsområdet för trafikplikten. Myndigheten har därvid möjlighet att sammanföra kostnadstäckande tjänster med icke-kostnadstäckande tjänster. Vidare framgår att den behöriga myndigheten vid fastställandet av specifikationerna och deras tillämpningsområde ska iaktta proportionalitetsprincipen. Slutligen anges i artikel 2a.2 att specifikationerna och ersättningen för den allmänna trafikplikten ska medföra att målen med politiken på kollektivtrafikområdet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt och att tillhandahållandet av kollektivtrafiken understöds ekonomiskt i enlighet med de politiska kraven på lång sikt.

I 3 kap. 1 § kollektivtrafiklagen anges att den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. Vidare framgår att det – efter överenskommelse mellan berörda kollektivtrafikmyndigheter – finns möjlighet att fatta beslut om allmän trafikplikt över länsgränserna och att beslut enligt paragrafen endast får avse regional kollektivtrafik. Fastställandet av det som i EU:s kollektivtrafikförordning benämns som specifikationer och tillämpningsområdet för trafikplikten sker för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas del när dessa beslutar om allmän trafikplikt enligt 3 kap. 1 § kollektivtrafiklagen. Att EU:s kollektivtrafikförordning nu anger att sådant fastställande ska ske innebär alltså inte något krav på att ytterligare beslut ska fattas än vad som redan anges i lagen. När det gäller terminologin kan det konstateras att olika uttryck används i kollektivtrafiklagen och i EU:s kollektivtrafikförordning. I likhet med resonemanget ovan finner regeringen dock att uttrycket fatta beslut om allmän trafikplikt bättre överensstämmer med svensk författningstradition än uttrycket fastställa specifikationer för allmän trafikplikt och att det förstnämnda uttrycket därför bör behållas i lagen. Det kan vidare konstateras att 3 kap 1 § kollektivtrafiklagen reglerar de regionala kollektivtrafikmyndigheternas

befogenheter i fråga om beslut om allmän trafikplikt. Det är alltså inte fråga om någon dubbelreglering i förhållande till EU:s kollektivtrafikförordning, varför någon ändring av bestämmelsen inte heller behövs av det skälet.

I övrigt kan det framhållas att regleringen av specifikationer om allmän trafikplikt i EU:s kollektivtrafikförordning är direkt tillämplig. Det som i förordningen anges om syftet med specifikationerna för allmän trafikplikt och vad som ska beaktas när dessa fastställs, ska därför iakttas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när de fattar beslut om allmän trafikplikt och ingår avtal om utförande av trafiken. En tillämpning av proportionalitetsprincipen innebär i detta sammanhang att specifikationerna och den allmänna trafikplikten inte får medföra att man från myndighetens sida går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen för kollektivtrafikförsörjningen. Som föreslås i promemorian bör det dock i kollektivtrafiklagen införas en upplysningsbestämmelse om att ett beslut om allmän trafikplikt är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

21.6 Övriga ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning föranleder inga ändringar i kollektivtrafiklagen

Regeringens bedömning: De nya eller ändrade bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om gränsöverskridande trafik, innehåll i avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser, tillgång till rullande materiel på järnväg och om offentliggörande föranleder inga ändringar i kollektivtrafiklagen.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* ser ett behov av att innehållet i de årliga rapporterna förtydligas och utvecklas så att informationen blir användbar i ett bredare perspektiv och att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om detta.

Skälen för regeringens bedömning

Gränsöverskridande trafik

I artikel 1 i EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om syftet med och tillämpningsområdet för förordningen. 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, efter överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vars territorium tjänsterna tillhandahålls. Ändringarna i artikel 1.2 får anses vara ett förtydligande av vad som redan tidigare gällt.

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. Denna bestämmelse bedöms fortsatt behövas för att ange vilka befogenheter en regional kollektivtrafikmyndighet har. Ändringen i artikel 1.2 i EU:s kollektivtrafikförordning medför därmed inte något behov av att ändra i kollektivtrafiklagen.

Innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser

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 har artikeln justerats och tre nya punkter införts (punkterna 4a, 4b och 8).

I artikel 4.4a och 4.4b 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 om skydd för arbetstagares rättigheter (det s.k. överlåtelsedirektivet) ska vara tillämpligt på byte av kollektivtrafikföretag om bytet innebär en överlåtelse i direktivets mening. Bestämmelserna får ses som upplysningar och förtydliganden om vad som redan gäller. I likhet med promemorian gör regeringen bedömningen att de inte medför något behov av författningsändringar.

I artikel 4.6 finns vissa bestämmelser om vad som ska anges i anbudshandlingarna och avtalet om allmän trafik. Artikeln har kompletterats så att anbudshandlingarna och avtalet även ska 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 heller något behov av kompletterande nationella bestämmelser.

Artikel 4.8 innehåller krav på att de behöriga myndigheterna vid ett anbudsförfarande ska göra information med anknytning till trafiken och infrastrukturen tillgänglig för berörda parter. Artikeln 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. Artikeln får anses avse avtal och anbudsförfaranden 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. Artikel 4.8 är direkt tillämplig och ska alltså beaktas av de behöriga myndigheterna.

Av artikel 4.8 framgår även att bristande efterlevnad av bestämmelserna ska omfattas av den rättsliga prövning som föreskrivs i artikel 5.7. Regeringen gör, på samma sätt som i promemorian, bedömningen 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 får därmed anses ingå i den prövning som domstolen ska göra vid en överprövning där 16 kap. LUK tillämpas enligt 4 a kap. 6 § kollektivtrafiklagen.

Tillgång till rullande materiel på järnväg

Genom ändringsförordningen införs en ny artikel, artikel 5a, om rullande materiel på järnväg. Artikeln 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 materiel 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 svensk rätt.

Offentliggörande

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 räknar också upp ett antal uppgifter som rapporten ska innehålla. Genom ändringsförordningen utökas kraven på årsrapportens innehåll något. Med anledning av *Trafikanalys* synpunkt kan det framhållas att nya bestämmelser som syftar till att säkerställa bättre statistik om offentlig upphandling kommer att börja gälla den 1 juli 2020 (se prop. 2018/19:142,

bet. 2019/20:FiU16, rskr. 2019/20:18). Även upphandlingar i fråga om kollektivtrafik kommer att omfattas av de nya bestämmelserna. Någon ytterligare reglering i syfte att skapa förutsättningar för bättre statistik på området förefaller därför inte nödvändig.

I artikel 7.2 finns krav på att en behörig myndighet, senast ett år innan ett anbudsförfarande inleds eller ett avtal direkttilldelas, i Europeiska unionens officiella tidning ska avisera sin avsikt att ingå avtal. Enligt artikeln 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 den information som ska publiceras till att även avse uppgifter om den planerade startdagen för avtalet och avtalets löptid. Ändringen föranleder inget behov av ändring i svensk rätt.

I artikel 7.3 finns vidare krav på att den behöriga myndigheten ska offentliggöra vissa uppgifter om ett avtal som avser järnvägstransporter direkttilldelats med stöd av artikel 5.6.

Europeiska kommissionen har tagit fram standardformulär som kan användas vid den publicering som krävs enligt artikel 7.2 och 7.3 i EU:s kollektivtrafikförordning. De ovan nämnda bestämmelserna om bättre statistik om offentlig upphandling innebär bl.a. att offentliggörande enligt artikel 7.2 och 7.3, vid sidan av vad som föreskrivs i nämnda artiklar, ska annonseras i en registrerad annonsdatabas enligt lagen (2019:668) om upphandlingsstatistik.

21.7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Ändringarna i kollektivtrafiklagen ska träda i kraft den 1 juni 2022. Det saknas behov av övergångsbestämmelser.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i frågan.

Skälen för regeringens förslag: EU:s kollektivtrafikförordning trädde i kraft den 3 december 2009. Artikel 8 i förordningen innehåller bestämmelser om en övergångsperiod. Av artikel 8.2 framgår att avtal om allmän trafik på järnväg ska tilldelas i enlighet med artikel 5 i förordningen från och den 3 december 2019. Ändringsförordningen innebär ingen ändring i detta avseende.

I 4 a kap. kollektivtrafiklagen finns bestämmelser som kompletterar tilldelningsbestämmelserna i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Ändringsförordningen innebär att artikel 5 har ändrats på flera punkter. EU:s kollektivtrafikförordning har även ändrats när det gäller vissa andra artiklar, som är direkt tillämpliga. De föreslagna ändringarna i kollektivtrafiklagen bör träda i kraft så snart som möjligt, dvs. samtidigt med övriga författningar i denna proposition den 1 juni 2022. Det saknas behov av övergångsbestämmelser.

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.

Den 18 november 2021 beslutade regeringen propositionen Nytt punktskattedirektiv och vissa andra ändringar (prop. 2021/22:61). I den lämnas ett förslag om ändring i bl.a. 2 § lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. som träder i kraft den 13 februari 2023. Då det i förevarande proposition föreslås en ändring i samma paragraf, som ska träda i kraft redan den 1 juni 2022, lämnas ett förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. Av författningstekniska skäl utformas därför regeringens förslag dels som en lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. dels som en lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

23 Konsekvenser

23.1 Icke-diskriminerande behandling av järnvägsföretag och andra sökande och möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg

Regeringens bedömning: De nya kraven på infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag för att säkerställa icke-diskriminerande behandling av järnvägsföretag och andra sökande får endast marginella konsekvenser på de svenska järnvägstransportmarknaderna. Den föreslagna begränsat utvidgade rätten för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg får också marginell påverkan på marknaden för persontransporter på järnväg.

Promemorians bedömning: Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Konkurrensverket* anser att konsekvenserna av förslaget i fråga om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg bör utredas ytterligare innan det införs.

Skälen för regeringens bedömning: Genom den föreslagna lagstiftningen kommer Sverige och den svenska järnvägssektorn att bidra till uppfyllandet av fjärde järnvägspaketets två huvudsyften, nämligen att

- stimulera utvecklingen av tjänsteutbudet på järnvägens persontransportmarknader i Europa genom att öppna tillträdet till dess nationella persontransportmarknader inom EU, och
- på sikt uppnå en sänkt prisnivå på järnvägsmateriel genom att ge bättre förutsättningar för utnyttjande av skalfördelar inom järnvägsmaterielsektorn.

I Sverige har marknaden för nationella transporter på järnväg varit öppen sedan 2010. Införlivandet av fjärde järnvägspaketets s.k. marknadspelare får därför inte några omedelbara konsekvenser för tågtransporterna i, till och från Sverige. Indirekt och på sikt kan däremot öppnandet av de nationella marknaderna för persontransporter på järnväg inom EU få sådana konsekvenser. Det förutsätter dock att konkurrensen på övriga medlemsstaters nationella marknader för persontransporter på järnväg utvecklas positivt och stimulerar till ökade investeringar i järnvägssektorn.

Förslaget innebär vidare att infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag ska uppfylla nya krav för att icke-diskriminerande behandling av järnvägsföretag och andra sökande ska säkerställas. De kommer därför att behöva inrätta och tillämpa ett fåtal nya administrativa rutiner och kontroller, som marginellt ökar deras kostnader. Kraven i fråga minskar risken för att järnvägsföretag och andra sökande blir diskriminerade i samband med att de nyttjar sin rätt att använda infrastrukturen för tågtransporter. I järnvägslagen (2004:519) har tillsynsmyndigheten möjlighet att ställa motsvarande krav i samband med att den beviljar undantag från förbudet för en och samma aktör att bedriva både järnvägstrafik- och infrastrukturverksamhet. De nya kraven torde därför inte få mer än marginella konsekvenser på de svenska järnvägstransportmarknaderna.

För de regionala kollektivtrafikmyndigheterna innebär förslaget att de får möjlighet att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg när direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter. De får också rätt att under vissa villkor direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg efter förhandsmeddelande. Möjligheten för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik ökar därmed något. Mot bakgrund av att möjligheten att direkttilldela avtal enligt de aktuella bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning är relativt begränsad, bedöms förslaget enbart få marginell påverkan på marknaden. De föreslagna ändringarna i lagen om kollektivtrafik (2010:1065) innebär i övrigt främst 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 i dag.

23.2 EG-kontroll, godkännande av järnvägsmateriel, säkerhetsrelaterade tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt driftskompatibilitetskrav

Prop. 2021/22:83

Regeringens bedömning: På kort sikt kommer de sammanlagda ledtiderna och kostnaderna för oberoende bedömningsorgans EG-kontroll och för behörig myndighets godkännande av järnvägsmateriel att öka något. Vid godkännande av fordonstyper och järnvägsfordon med geografiska användningsområden i flera medlemsstater kommer ledtiderna och kostnaderna att i stort sett vara jämförbara med dagens eller minska något. På sikt ger förslaget förutsättningar för tillverkarna av järnvägsfordon att mer effektivt utnyttja skalfördelar i produktionen, vilket kan bidra till sänkta priser för nya järnvägsfordon. Ledtider och kostnader för behörig myndighets handläggning av beslut om utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg kommer på sikt att minska för järnvägsföretag som bedriver verksamhet i flera medlemsstater. Motsvarande ledtider och kostnader kommer för övriga järnvägsföretag att bli oförändrade jämfört med i dag. Förslagen om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare får inte heller några väsentliga konsekvenser.

Eventuella kostnadsökningar för myndigheter bedöms kunna tas inom ram.

Förslaget innebär att möjligheten för behörig myndighet att i enskilda fall bevilja undantag från krav i TSD minskar marginellt för förvaltare av järnvägsinfrastruktur som inte ingår i TEN-T. Det bedöms dock inte medföra några totalt sett större kostnadsökningar för utveckling och vidmakthållande av svenska järnvägsnät.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer delvis med promemorians. I promemorian tydliggjordes inte konsekvenserna av den marginellt minskade möjligheten för behörig myndighet att i enskilda fall bevilja undantag från TSD.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser, med instämmande av *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Tågföretagen*) och *Transportstyrelsen*, att det finns ett nationellt ansvar att säkerställa att harmoniserat godkännande och nationella regler föreligger endast där det finns ett behov. Verket menar att en ordning som innebär att anläggningar som helt eller delvis inte omfattas av krav i TSD ska omfattas av nya notifierade nationella regler som ligger till grund för EG-kontroll av utsett organ, t.ex. signalställverk, riskerar att öka kostnader och ledtider för EG-kontrollen väsentligt mer än vad som antas i promemorian och utan att medföra någon egentlig nytta. *Trafikanalys* bedömer, liksom *Inlandsbanan AB*, *Transportföretagen* och *Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet*, att det finns risk för att det delade ansvaret mellan tillsynsmyndigheten och ERA kommer att innebära ökade kostnader för företagen i samband med godkännanden av fordon och ansökan om tillstånd. Transportföretagen menar också att betydande kostnader kan komma att uppstå som en följd av förslaget att ta bort undantaget från att tillämpa TSD på de delar av det svenska järnvägsnätet som inte ingår i TEN-T.

Skälen för regeringens bedömning: Krav som ny järnvägsmateriel ska uppfylla för att kunna bli godkänd är i dag huvudsakligen, men inte alltid uttömmande, reglerade i TSD. Kraven i TSD måste ibland till följd av nationella tekniska särdrag kompletteras med ytterligare krav i nationell icke-harmoniserad reglering. I dag omfattas inte de senare kraven av den EG-kontroll som ska föregå godkännande av fordon och fasta anläggningar och som ska genomföras av oberoende bedömningsorgan. Förslaget innebär en ändring av denna ordning. EG-kontroll av järnvägsfordon och fasta anläggningar kommer fortsättningsvis att inkludera kontroll av överensstämmelse med krav i både TSD och i nationella regler. Det får i sin tur till följd att ännu inte godkända fordonstyper, järnvägsfordon och fasta anläggningar som omfattas av krav i nationella regler kommer att inom ramen för EG-kontroll bli föremål för en något mer omfattande granskning än i dag. Det kommer att medföra något ökade ledtider och kostnader för genomförandet av EG-kontroll på denna järnvägsmateriel. Denna nackdel uppvägs delvis av att behörig myndighets handläggning av godkännandeärenden, som en följd av den utvidgade EG-kontrollen, kan förenklas något. Berörda myndigheter ges därmed en möjlighet att korta ledtider och sänka avgifterna för godkännande av fordonstyper, järnvägsfordon och fasta anläggningar. Denna möjlighet ökar ytterligare till följd av den föreslagna nya ordningen för godkännande av fordonstyper och järnvägsfordon med gränsoverskridande geografiska användningsområden. Detsamma gäller för behörig myndighets handläggning av ansökningar om gemensamma säkerhetsintyg för järnvägsföretag.

Kostnaderna för utveckling och användning av det it-baserade kommunikations- och handläggningssystemet One-Stop Shop (OSS) är dock en riskfaktor som kan medföra ökade kostnader för behörig myndighets handläggning av ansökningar om godkännande av fordon och fordonstyper för utsläppande på marknaden och av ansökningar om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg. Användningen av detta system är enligt förslaget obligatoriskt vid bland annat ansökningar om godkännande av fordon för utsläppande på marknaden och om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg. Systemet utvecklas av ERA, som också kommer att ansvara för dess drift. Totalkostnaderna för systemets drift och utveckling är ännu okända. Det beror delvis på att kommissionen hittills finansierat delar av utvecklingen av systemet. Enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/764 om avgifter som ska betalas till Europeiska unionens järnvägsbyrå och deras betalningsvillkor ska dock ERA i sin helhet avgiftsfinansiera sin tillståndsverksamhet. När detta krav beaktas fullt ut och alla kostnader för systemet fastställts kan kostnaderna för handläggningen av ansökningar om godkännande av fordonstyper och fordon för utsläppande på marknaden och om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg öka.

Regeringen delar inte *Trafikverkets* med flera remissinstansers oro för att den utvidgade EG-kontrollen kommer att leda till att Transportstyrelsen kommer att ställa en mängd nya detaljerade och kostnadsdrivande krav i nya föreskrifter. Behovet av nya föreskrifter begränsar sig huvudsakligen till sådana som behövs för kontrollen av fordons och fasta installationers tekniska kompatibilitet med den svenska delen av unionens järnvägssystem. För EG-kontrollen av den säkra integrationen i nämnda

järnvägssystem finns redan direkt tillämpliga bestämmelser i förordning (EU) 402/2013. Mot bakgrund av att kraven i TSD hittills nästan uteslutande formulerats utifrån direktivets driftskompatibilitets syfte är det flera av driftskompatibilitetsdirektivets (2016/797) väsentliga krav som inte brutits ner på TSD-nivå. Regeringen ser inget skäl till att medlemsstaterna ska behöva beakta de väsentliga kraven på något annat sätt. Det skulle endast riskera att motverka driftskompatibilitetsregleringens bakomliggande huvudsyfte, nämligen att förbättra förutsättningarna för utnyttjande av skalfördelar i produktionen av järnvägsmateriel för att därigenom successivt minska kostnaderna och priset för utrustningen i fråga. Kommissionen har också sedan flera år tillbaka verkat för en minskning av antalet nationella icke-harmoniserade regler. Till exempel genomför ERA på kommissionens uppdrag och tillsammans med behöriga nationella myndigheter en genomgång av varje medlemsstats nationella regler i syfte att eliminera alla sådana som inte är oundgängliga med anledning av nationella tekniska särdrag i medlemsstaternas järnvägssystem.

Regeringen delar inte *Trafikanalys* med flera remissinstansers oro för att det delade ansvaret mellan ERA och Transportstyrelsen vid godkännanden av fordon och fordonstyper i de fall ansökan avser gränsöverskridande användningsområden ska leda till ökade, i stället för minskade, kostnader. Med nuvarande ordning förutsätts också samarbete för att möjliggöra användningen av fordon i fler än en medlemsstat, men mellan de behöriga nationella myndigheterna i de medlemsstater på vars järnvägsnät fordonet eller fordonstypen ska användas. Det sker med utgångspunkt i principen om ömsesidigt erkännande av berörda myndigheters beslut om godkännande av järnvägsmateriel. Dessa beslut är sällan tidsmässigt samordnade. Bedömningen av om t ex. ett fordon uppfyller kraven för godkännande görs därför inte bara flera gånger. Den görs också vid olika tillfällen med ibland ganska långa mellanliggande tidsperioder. Detta sekventiella arbetssätt har erfarenhetsmässigt medfört långa ledtider och onödigt dubbelarbete. Det har sin tur som medfört ökade kostnader för godkännande av järnvägsfordon som ska användas i flera medlemsländer, särskilt i de fall där många myndigheter varit berörda.

I järnvägslagen finns en oharmoniserad undantagsbestämmelse, som medger att Transportstyrelsen kan undanta fordon och fasta installationer som inom den svenska delen av unionens järnvägssystem enbart används utanför TEN-T från att behöva utformas i enlighet med kraven i tillämpliga TSD. Detta kan ske utan att först höra kommissionen. Regeringen anser att det föreslagna borttagandet av undantagsbestämmelsen får begränsade konsekvenser. Det beror på att Transportstyrelsen under senare tid har använt bestämmelsen ganska sällan och i stället valt att använda de harmoniserade undantagsbestämmelserna i järnvägslagen som nu föreslås föras in i den föreslagna järnvägstekniklagen.

Sammantaget kommer borttagandet av den aktuella undantagsbestämmelsen att leda till totalt sett låga kostnadsökningar. I enstaka fall av ombyggnad och nyanläggning kan investeringskostnaderna öka för främst förvaltare och ägare av järnvägsnät som består av privatägd järnvägsinfrastruktur i tjänsteanläggningar som inte består av s.k. industrispår eller som består av privatägda spår som ansluter till sådana anläggningar. Konsekvenserna av kostnadsökningarna är svåra att

bedöma. Kostnaderna för att behöva uppfylla krav i TSD kan ofta undvikas. Förvaltarna av nämnda järnvägsnät kan alltid välja att avstå från att vidta sådana om- och tillbyggnadsåtgärder som kräver ett nytt beslut om godkännande för ibruktagande av en fast anläggning och därmed åtföljande krav på att uppfylla kraven i TSD. De får då vidmakthålla sina järnvägsnät med mindre ingripande åtgärder och avstå från att utveckla dem.

23.3 Säkerhetsmotiverade krav på järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares relation till anlitade entreprenörer och leverantörer

Regeringens bedömning: Förslaget i fråga om riskkontroll säkerställer att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag koordinerar arbetet med att identifiera, värdera och minimera säkerhetsrisker. Det medför en initialt ökad men marginell börda för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, liksom för deras entreprenörer och leverantörer i olika led. Samtidigt torde förslaget minska risken för hittills oidentifierade och därför ännu inte hanterade säkerhetsrisker.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: De remissinstanser som kommenterar förslaget i sak kommenterar inte särskilt promemorians konsekvensutredning av förslaget.

Skälen för regeringens bedömning: Den föreslagna fördelningen av säkerhetsansvar innebär att järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas leverantörer och entreprenörer på ett koordinerat sätt involveras i arbetet med att identifiera, värdera och eliminera eller minimera förekommande säkerhetsrisker i järnvägssystemet som är relaterade till deras verksamhet. Detta arbete medför naturligtvis kostnader, som dock inte är nya. Sedan länge har infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i avtal reglerat hur leverantörer och entreprenörer ska utföra sina järnvägsrelaterade tjänster på ett säkert skadeförebyggande sätt. Det beror inte minst på järnvägens strikta ansvar för skador till följd av järnvägsdriften.

Förslaget knyter dessa avtalsregleringar till de förfaranden och verktyg för identifiering, värdering och eliminering av säkerhetsrisker som ska användas i säkerhetsarbetet i enlighet med förslagen om riskkontroll. I kombination med de förslag som rör fördelning av säkerhetsansvar bedöms därför dessa förslag endast bidra till en mindre och främst tillfällig kostnadsökning. Järnvägsrelaterade värde- eller transportkedjor har vidare ofta många länkar och ibland global räckvidd. Genom att göra varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvariga för att i avtal i flera led förbinda sina leverantörer och entreprenörer i säkerhetsarbetet, kan alla led i en global värde- eller transportkedja nås.

Det finns en risk med direktivsregleringen i detta avseende. Aktörer inom och utanför EES-området kan bedöma att det är för dyrt eller krångligt att hantera risker på sätt som bestämts av till exempel ett svenskt

järnvägsföretag på grundval av tillämpning av sitt säkerhetsstyrningssystem eller av den riskhanteringsprocess som avses i förordning (EU) 402/2013. De har då möjlighet att välja att samarbeta med andra aktörer inom ramen för transport- eller värdekedjor som inte är järnvägsrelaterade. I så fall ökar förslaget kostnaderna för järnvägen, framförallt om större godskunder väljer att nyttja andra trafikslag.

Regeringen bedömer dock denna risk som låg. För det första är infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags leverantörer och entreprenörer ofta järnvägsspecialiserade. För det andra är bestämmelserna om riskkontroll och ansvarsfördelning inom järnvägen harmoniserade och tillämpliga inom hela den inre marknaden. Den senare är viktig för företag även utanför EES, varför de kan förväntas vara beredda att acceptera relativt höga kostnader för att få tillgång till den inre marknaden efterfrågan och utbud. För det tredje genomförs ofta längre godstransporter med användning av kombinationer av trafikslag som växlar över tid.

Avsändare av gods både utanför och innanför EES-området bedöms därför ha goda ekonomiska motiv för att uppfylla sådana säkerhetskrav som säkerställer att transportflödet kan löpa obehindrat mellan olika orter inom och utanför EES-området, oberoende av vilka trafikslag som används längs ruten. Vidare kan de antas ha motiv att välja samarbetspartners som också vill och kan uppfylla kraven i fråga.

23.4 Sanktionsavgifter

Regeringens bedömning: De föreslagna bestämmelserna om sanktionsavgifter bidrar på ett effektivare sätt än dagens straffbestämmelser till regelefterlevnad inom den svenska järnvägssektorn.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* anser att promemorian saknar en analys av förslaget om att sanktionsavgifter införs. *Kammarrätten* anför vidare att förslaget innebär ekonomiska konsekvenser för förvaltningsdomstolarna. *Förvaltningsrätten i Falun* bedömer det dock som rimligt att de nya regleringarna kommer att föranleda domstolsprocesser, i vart fall inledningsvis. *Förvaltningsrätten* hänvisar bl.a. till tidigare erfarenheter från områden som rör sanktionsväxling, dvs. när bestämmelser om sanktionsavgifter införs i stället för straffbestämmelser. En sådan omläggning har inneburit en förhållandevis stor måltillströmning, särskilt i inledningsskedet. Även *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar att det kan förväntas att besluten om sanktionsavgifter kan komma att överklagas. *Kammarrätten* förutsätter därför att domstolarna garanteras ekonomiska resurser för att täcka kostnader som antas följa av förslagen. *Transportstyrelsen* anser att förslaget om sanktionsväxling kommer att innebära ökade kostnader för myndigheten.

Skälen för regeringens bedömning: Eventuella överträdelser av regelverket inom det aktuella området begås i allt väsentligt av juridiska personer. Det kan då vara förenat med svårigheter att peka ut en fysisk

person i företaget som uppfyller objektiva och subjektiva rekvisit för brott och därmed vara svårt att fälla någon till ansvar. Det är därför en effektiv åtgärd att införa en administrativ sanktion som kan riktas direkt mot den juridiska personen utan att peka ut någon fysisk person. Regelefterlevnaden inom järnvägssektorn i dag är god och väsentligen baserad på en stark och under lång tid stabil säkerhetskultur byggd på bland annat detaljerad företagsintern reglering. Den föreslagna sanktionsväxlingen förstärker denna kultur. Av dessa skäl bedöms sanktionsväxlingen inte medföra någon påtagligt ökad måltillströmning hos förvaltningsdomstolarna. När det gäller konsekvenser för Kronofogdemyndigheten i detta avseende görs motsvarande bedömning. Det kan konstateras att de straffbestämmelser som nu föreslås ersättas av sanktionsavgifter har använts i ytterst begränsad omfattning sedan järnvägslagens trädde i kraft 2004. Bedömningen är därför att även sanktionsavgifter kommer att användas i få fall och att indrivning av sanktionsavgifter kommer att aktualiseras i ett mycket begränsat antal fall.

23.5 Järnvägsföretag, fordonsägare och andra fordonsinnehavare med ansvar för järnvägsfordons tekniska status

Regeringens bedömning: På sikt bidrar förslaget till minskade kostnader för järnvägsföretagens tillgång till godkända järnvägsfordon.

På kort och medellång sikt leder förslaget till att tillgången till äldre fordon som inte konstruerats på grundval av krav i TSD kommer att minska, med höjda anskaffningskostnader som följd. Fordonsägare och andra fordonsinnehavare med kostnadsansvar för fordons tekniska status får på åtminstone kort och medellång sikt något ökade samlade kostnader. De avser genomförande av utvidgad EG-kontroll och behörig myndighets beredning av ansökan och beslut om godkännande för utsläppande på marknaden av järnvägsfordon och fordonstyper, vars användningsområden enligt ansökan inte är gränsöverskridande. För fordon vars användningsområden är gränsöverskridande kommer de samlade kostnaderna i stället på kort sikt att bli oförändrade eller marginellt högre.

Vidare kommer kostnaden för järnvägsföretag att erhålla ett gemensamt säkerhetsintyg med giltighet även utanför Sverige på kort sikt att bli oförändrad eller marginellt högre än i dag. Den kommer därefter att minska till en nivå som är lägre än dagens. De nya bestämmelserna om riskkontroll, inklusive skyldigheten att följa upp att anlitate entreprenörer och leverantörer deltar i denna på sätt som överenskommit i avtal, medför en mindre och tillfällig kostnadsökning för järnvägsföretagen.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: *Flera remissinstanser* anser att promemorians konsekvensanalys är otillräckligt preciserad. *Trafikverket* anser att det därför är viktigt med fortsatt uppföljande dialog. *Regelrådet* anser att

konsekvensutredningen överlag håller hög kvalitet och att den uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning. *SJ AB* konstaterar, med instämmande av *Transportföretagen*, att förslaget inte medger en smidig lösning på problemet med hur äldre redan godkända fordon som inte konstruerats på grundval av krav i TSD ska hanteras när deras geografiska användningsområde behöver utvidgas eller när de behöver byggas om. Remissinstanserna kommenterar inte övriga angivna kostnadskonsekvenser för järnvägsföretag, fordonsägare och fordonsinnehavare med kostnadsansvar för järnvägsfordons tekniska status.

Skälen för regeringens bedömning: För fordonsägare och andra fordonsinnehavare med kostnadsansvar för fordons tekniska status kommer förslagets nytta till stor del att infalla senare än dess kostnader. Det gäller framförallt tillgången till relativt sett billigare järnvägsfordon. Ett av fjärde järnvägspaketets viktigare bakomliggande syften är att på sikt sänka priset på framförallt järnvägsfordon genom att ge bättre förutsättningar för effektivt utnyttjande av skalfördelar i produktionen av dem. För att uppfylla detta syfte krävs det produktion i långa serier, vilket bland annat förutsätter att de tillverkade fordonen både tekniskt och administrativt är ”lätttrörliga” över nationsgränserna inom EES-området. De nya godkännandebestämmelserna är utformade för att öka fordonens administrativa rörlighet över nationsgränserna i Europa. Innehållet i TSD, dvs. den harmoniserade kravbild som fordonstyper och järnvägsfordon ska uppfylla för att kunna bli godkända, är på samma sätt utformat för att öka fordonens tekniskt betingade rörlighet över samma nationsgränser. Både kraven i TSD och tillämpningen av de nya godkännandebestämmelserna framstår som komplexa och torde vara kostnadsdrivande i jämförelse med de krav och bestämmelser som de ersätter. De senare har i högre grad utformats med utgångspunkt i olika nationella tekniska, kulturella med flera särdrag. De nya bestämmelserna belastar i den meningen främst de järnvägsföretag och fordonsägare och andra fordonsinnehavare med kostnadsansvar för järnvägsfordons tekniska status som huvudsakligen verkar på de nationella marknaderna med processer som främst utformats för att tillgodose den europeiska fordonsindustrin och de järnvägsföretag som bedriver internationell trafik. På sikt bidrar dock de nya bestämmelserna till att järnvägen på ett mer effektivt sätt kan betjäna den europeiska transportmarknaden. Om järnvägens andel av transportarbetet växer, bidrar de nya bestämmelserna även till sänkta kostnader för anskaffning av järnvägsfordon för användning i alla slag av trafikuppgifter.

I avsnitt 23.2 redogörs för hur förslaget påverkar fordonsägares och andra fordonsinnehavares med kostnadsansvar för järnvägsfordons tekniska status sammanlagda kostnader för oberoende bedömningsorgans EG-kontroll och behörig myndighets godkännande av en fordonstyp eller ett järnvägsfordon för utsläppande på marknaden. Generellt sett ökar kostnaderna något. De förblir dock oförändrade eller minskar för sådana fordonsägare och andra fordonsinnehavare med ansvar för järnvägsfordons tekniska status som använder eller hyr ut sina fordon i flera medlemsstater.

För järnvägsföretagen medför förslagets bestämmelser om utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg relativt små kostnader. De torde

framförallt beröra de järnvägsföretag som är verksamma i flera medlemsstater och som därför behöver vända sig till ERA med sina ansökningar om ett gemensamt säkerhetsintyg. Kostnaderna för dem bedöms på kort sikt bli oförändrade eller marginellt högre än i dag. De kommer därefter att minska till en nivå som är lägre än dagens. För övriga järnvägsföretag bedöms förslaget inte medföra några nämnvärt förändrade kostnader för att ansöka om och erhålla ett gemensamt säkerhetsintyg (jfr avsnitt 23.2).

De nya bestämmelserna om riskkontroll, inklusive skyldigheten att följa upp att anlåtade entreprenörer och leverantörer deltar i denna på sätt som överenskommit i avtal, medför endast en mindre och tillfällig kostnadsökning för järnvägsföretagen (jfr avsnitt 23.3).

Med anledning av remissinstansernas synpunkter på promemorians konsekvensutredning konstaterar regeringen att lagförslaget i kombination med övriga genomförandeåtgärder på EU-nivå på olika sätt och med olika konsekvenser påverkar verksamhetsförutsättningarna för många aktörer på flera olika marknader. De effekter som dessa ändrade verksamhetsförutsättningar ger upphov till är dock oftast dynamiska och därför svåra att kvantifiera. Det är ofrånkomligt att de beskrivs i form av grova angivelser av riktning, storleksordningar och tidsspänn. Mot denna bakgrund är det, som Trafikverket påpekar, viktigt att kontinuerligt följa upp vilka konsekvenser lagförslaget i praktiken får för att snabbt kunna vidta de regeländringar som eventuellt behövs på EU-nivå och nationell nivå. Ett exempel på en redan nu identifierad korrigerande åtgärd är *SJ AB:s* önskemål om en snar lösning på problemet med att förslaget orsakar inlåsnings effekter för äldre järnvägsfordon med åtföljande vikande tillgång till prisvärda sådana fordon på andrahandsmarknaden. Regeringen bedömer dock att en sådan åtgärd måste vidtas på EU-nivå.

23.6 Infrastrukturförvaltare, förvaltare av tjänsteanläggningar och leverantörer av tjänster i sådana anläggningar

Regeringens bedömning: Förslaget medför att infrastrukturförvaltarnas ledtider och kostnader för oberoende bedömningsorgans EG-kontroll och behörig myndighets godkännande av fasta anläggningar totalt sett ökar något. Infrastrukturförvaltare inom den svenska delen av unionens järnvägssystem får också en mindre kostnadsökning till följd av förslagens bestämmelser om riskkontroll. Förslaget bedöms inte få några nämnvärda konsekvenser för vare sig förvaltare av tjänsteanläggningar eller leverantörer av tjänster i sådana anläggningar. För Trafikverket bedöms kostnadsökningarna kunna tas inom befintliga anslagsramar.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser anser att promemorians konsekvensanalys är otillräcklig. *Trafikverket* anser att förslagens konsekvenser för kostnaden för EG-kontroll av fasta anläggningar kan ha

underskattats i promemorian. *Regelrådet* anser att konsekvensutredningen överlag håller hög kvalitet och att den uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning. Remissinstanserna kommenterar inte övriga kostnadskonsekvenser.

Skälen för regeringens bedömning: Förslaget medför att en infrastrukturförvaltares ledtider och kostnader för oberoende bedömningsorgans EG-kontroll och behörig myndighets godkännande att ta en fast anläggning i bruk att totalt sett öka något. På kort sikt riskerar också ERA:s föreslagna förhandsgodkännande av fasta ERTMS-anläggningar bidra till att ledtiderna för behörig svensk myndighets godkännande av sådana anläggningar förlängs.

Regeringen delar, som framgår ovan, inte Trafikverkets oro för att förslagets bestämmelser om utvidgad EG-kontroll indirekt medför ett behov av ett flertal nya föreskrifter med omfattande nedbruten reglering av driftskompatibilitetsdirektivets väsentliga krav. Även när det gäller den utvidgade EG-kontrollen av fasta anläggningar bedöms att behovet av kompletterande föreskrifter i huvudsak är kopplad till bedömning av sådana anläggningars tekniska kompatibilitet i förhållande till den svenska delen av unionens järnvägssystem.

Syftet med EG-kontroll är att säkerställa att ansökningar om godkännanden ska åtföljas av ett kvalitetssäkrat och pålitligt underlag för en ansökans beredning av godkännandemyndigheten. EG-kontroll och beredning av en ansökan om godkännande kan därför åtminstone delvis ses som kommunicerande kärl. En smalare EG-kontroll av en fast anläggning innebär behov av ökad kontroll av den inom ramen för godkännandemyndighetens beredning av ansökan om godkännande av den, medan en bredare minskar godkännandemyndighetens behov av att själv utföra kontroller. Av två skäl bedöms att infrastrukturförvaltarnas sammanlagda kostnader för utvidgad EG-kontroll och för godkännandemyndighetens beredning av deras ansökningar om godkännande av fasta anläggningar kommer att öka något. Det första är att ett visst dubbelarbete inte går att undvika. Det andra beror på att marknaden för utsedda organ kan bli förhållandevis liten på grund av att ganska få nationella krav på fasta anläggningar kommer att regleras i myndighetsföreskrifter, vilket i sin tur kan leda till begränsad konkurrens och åtföljande högre priser för de utsedda organens tjänster.

Den senare risken minskas dock av att marknaden för utsedda organ också behöver innefatta kontroll av nationella icke-harmoniserade krav på järnvägsfordon. Många av dagens tillståndspliktiga infrastrukturförvaltare är undantagna från ett flertal bestämmelser i järnvägslagen på grund av att den infrastruktur som de förvaltar huvudsakligen används för att möjliggöra utbudet av tjänster i tjänsteanläggningar. Därför bedömer regeringen att den indirekta och positiva konsekvensen för dessa aktörers administrativa kostnader av att en ny definition av infrastruktur införs i förslaget till järnvägsmarknadslag blir marginell. På liknande sätt begränsas den positiva effekten för förvaltare av industrispår och vissa typer av fristående järnvägsnät av att tillämpningsområdet för den föreslagna järnvägstekniklagen undantar dem från skyldigheten att beakta TSD vid utvecklingen av deras järnvägsnät. I praktiken åstadkommer förslaget i denna del samma sak för dessa aktörer som dagens möjlighet för Transportstyrelsen att i enskilda fall undanta anläggningar utanför

TEN-T och fordon som enbart används på dessa anläggningar från skyldigheten att behöva tillämpa krav i TSD.

Kostnaderna för infrastrukturförvaltare att erhålla säkerhetstillstånd påverkas inte nämnvärt av förslaget. Vidare medför de nya bestämmelserna om riskkontroll en i huvudsak tillfällig och mindre kostnadsökning för infrastrukturförvaltare i den svenska delen av unionens järnvägssystem. Dessa bestämmelser medför även mindre och i huvudsak tillfälliga kostnader för de leverantörer och entreprenörer som anlitas av infrastrukturförvaltarna i fråga och som har potentiell påverkan på järnvägssäkerheten. De berörda anlitate leverantörerna och entreprenörerna torde dock i hög utsträckning kunna föra över dessa kostnader på sina kunder, dvs. infrastrukturförvaltarna.

Behovet av fortsatt uppföljning och dialog med anledning av svårigheten att på ett mer preciserat sätt bedöma förslagets konsekvenser redovisas i föregående avsnitt. Bedömningen av kostnaderna för riskkontroll framgår av avsnitt 23.3.

23.7 Små företag och museiföreningar

Regeringens bedömning: Förslaget om utvidgad EG-kontroll innebär att de teknikkonsulter som i dag anlitas för att bidra till ansökningar om godkännanden fortsättningsvis måste uppfylla harmoniserade oberoendekrav. Kostnaderna för att uppfylla kraven belastar i slutändan infrastrukturförvaltare och fordonsägare eller andra fordonsinnehavare med kostnadsansvar för fordons tekniska status.

Den föreslagna lagstiftningen får inte annat än marginella konsekvenser för de museiföreningar som i kulturhistoriskt syfte bedriver järnvägsverksamhet på i huvudsak ideell grund.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans kommenterar promemorians beskrivning av kostnadskonsekvenserna för små företag och museiföreningar. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll* påpekar att även om förslaget till järnvägstekniklag inte kräver ackreditering av organ som ska bedöma överensstämmelse med krav i nationella regler, kan ackreditering utgöra grund för en ansökan hos tillsynsmyndigheten. Det beror enligt styrelsen på att om ett organ som vill bli utsett är ackrediterat mot en relevant harmoniserad standard presumeras organet uppfylla kraven i artiklarna 30–32 i direktiv (EU) 2016/797.

Skälen för regeringens bedömning: Kraven på utsedda organ, liksom vilken uppgift de ska fullgöra, framgår av direktiv (EU) 2016/797. Många av de uppskattningsvis cirka 50 personer som i dag är verksamma som s.k. oberoende granskare och som bistår med upprättande av ansökningar om godkännande bedöms relativt snabbt kunna bli verksamma som utsedda organ. Denna bedömning omfattar även de som arbetar i små företag. Hur omfattande marknaden för utsedda organ kommer att bli i Sverige beror på mängden nationella krav som ska beaktas vid godkännande av ett järnvägsfordon, en fordonstyp eller en fast anläggning samt kravens

Den svenska marknaden för utsedda organ kommer sannolikt inte att bli särskilt stor. Den torde ändå bli tillräckligt stor för att dess kunder ska kunna få sina ansökningar om godkännanden upprättade till prisnivåer som i stort sett motsvarar dagens och utan större risk för längre ledtider än i dag.

Den järnvägsverksamhet som museiföreningar bedriver på i huvudsak ideell grund påverkas inte mer än marginellt av förslaget, eftersom fordon och anläggningar som används i sådan verksamhet undantas från järnvägstekniklagens tillämpningsområde. Museiföreningar som bedriver tågtrafik på järnvägsnät som ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem behöver dock komplettera sina säkerhetsstyrningssystem i fråga om hur de organiserar sin styrning av underhållet av fordonen. Detta kommer att medföra marginellt ökade administrativa kostnader för dessa föreningar.

23.8 Konsekvenser för offentlig sektor

Regeringens bedömning: Förslaget får små konsekvenser för offentlig sektor. Konsekvenserna för Transportstyrelsen påverkar främst myndighetens tillstånds- och tillsynsverksamheter men föranleder inget ökat resursbehov. Trafikverket påverkas som infrastrukturförvaltare av förslaget, som medför att myndighetens kostnader för drift, utveckling och vidmakthållande av det statligt ägda järnvägsnätet ökar marginellt. Förvaltningsdomstolarna påverkas också av förslaget, som dock inte medför något ökat resursbehov. Förslaget får också en marginell påverkan på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och Trafikverkets upphandlingar av kollektivtrafik, men det medför inget ökat resursbehov. Förslaget påverkar slutligen också ett fåtal kommuner och statligt eller kommunalt ägda bolag som förvaltar järnvägsnät utanför TEN-T. Kostnaderna för utveckling och återinvestering i deras järnvägsnät ökar till följd av förslaget. Kostnadsökningarna bedöms kunna tas inom befintliga anslagsramar.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer delvis med promemorians.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att förslaget innebär en ökning av myndighetens resursbehov, bland annat till följd av bestämmelserna om sanktionsavgifter och om krav på infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag. *Branschföreningen tågoperatörerna* (numera *Tåg företagen*) och *SJ AB* anser att förslaget är så omfattande att branschen kommer att behöva stöd och service från Transportstyrelsen i form av särskilda informationsinsatser och detaljerade tillämpningsanvisningar.

Skälen för regeringens bedömning: Förslaget får generellt sett små ekonomiska konsekvenser för den offentliga sektorn. Det påverkar i första hand Transportstyrelsen men även domstolsväsendet och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Därtill påverkas även Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare, liksom ett fåtal kommuner och kommunalt ägda

bolag som förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av den föreslagna järnvägstekniklagen. Förslaget får däremot inga nämnvärda konsekvenser för kommuner som äger och förvaltar järnvägsnät som omfattas av den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem.

För Transportstyrelsen får förslaget främst konsekvenser för myndighetens tillstånds- och tillsynsverksamheter. Konsekvenserna pekar dock i olika riktning och uppstår delvis vid olika tidpunkter. På kort sikt kommer resursbehovet i myndighetens tillståndsverksamhet att öka något, men ryms inom befintliga anslagsramar. Det beror främst på de nya uppgifterna att utse och utöva tillsyn över oberoende bedömningsorgan som ska granska överensstämmelse med nationella regler inom ramen för EG-kontroll. Som framgår av föregående punkt är det för närvarande okänt hur stor marknaden för sådana bedömningsorgan kommer att bli. Initialt bedöms dessa nya uppgifter inte medföra något väsentligt ökat resursbehov och ryms inom befintliga anslagsramar. Uppgifterna i fråga kommer också att finansieras med avgifter som tas ut av de utsedda organen. Däremot bedöms inte förslaget i den del det rör krav på infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag för att säkerställa icke-diskriminerande behandling av företag föranleda något nämnvärt ökat resursbehov i myndighetens tillsynsverksamhet. De ersätter i praktiken järnvägslagens undantag från förbudet mot vertikal integration, som redan genererar viss tillsynsverksamhet.

På längre sikt bör dock förslaget medföra ett minskat resursbehov i Transportstyrelsens tillståndsverksamhet. Det bör bli följden av att samarbetet mellan ERA och Transportstyrelsen successivt kommer att effektiviseras. En bidragande orsak är också att ERA:s kunskap om tillämpningen av de i sammanhanget relevanta svenska nationella reglerna sannolikt kommer att öka. ERA:s behov av Transportstyrelsens resurser för handläggningen av sina egna ärenden kommer då att minska. Det är för tidigt att ta ställning till om förslaget kommer att öka det långsiktiga resursbehovet i Transportstyrelsens tillsynsverksamhet. Kortsiktigt kan det finnas ett sådant behov, men regeringen bedömer att eventuella kostnadsökningar kan hanteras inom befintliga ramar. Myndigheten måste själv bedöma om särskilda insatser behövs i samband med ikraftträdandet av de föreslagna nya lagarna för att åstadkomma nödvändig regelefterlevnad.

Såväl *Transportstyrelsen* som remissinstanserna i domstolsväsendet anser att förslaget om sanktionsavgifter föranleder ett ökat resursbehov. Användningen av sanktionsavgifter bör, mot bakgrund av deras preventiva effekt och att regelefterlevnaden inom sektorn bedöms vara hög, inte medföra någon påtaglig långsiktig ökning av resursbehovet för vare sig Transportstyrelsen eller domstolsväsendet.

Förslaget får vidare främst konsekvenser för den del av Trafikverkets verksamhet som består i förvaltning av statligt ägd järnvägsinfrastruktur. Konsekvenserna för denna verksamhet framgår av avsnitt 23.6. I samma avsnitt redogörs också för förslagets konsekvenser för förvaltare av industrispår och fristående järnvägsnät. Där framgår att förslaget i praktiken inte påverkar kostnaderna för utveckling och vidmakthållande av järnvägsinfrastruktur för sådana förvaltare. För kommuner och kommunalt och statligt ägda bolag som förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av den föreslagna järnvägstekniklagen kan dock dessa typer

av kostnader i enstaka fall påverkas väsentligt. Skälet är att bestämmelserna i den föreslagna järnvägstekniklagen om undantag från att i enskilda fall tillämpa TSD är något snävare än motsvarande bestämmelser i järnvägslagen. Det är i sin tur en följd av att tillämpningsområdet för direktiv 2016/797 är utvidgat i förhållande till vad som gällde enligt direktiv 2008/57/EG och numera även omfattar järnvägsinfrastruktur utanför TEN-T. Denna kostnadsrisk kan dock elimineras genom att berörd förvaltare avstår från att genomföra sådana investeringar i sitt järnvägsnät som riskerar att omfattas av krav i TSD. På grund av denna omständighet anser regeringen att det inte finns behov av några särskilda åtgärder för att ekonomiskt kompensera berörda förvaltare för förslagets nämnda potentiella konsekvenser vid ny- och återinvestering.

De föreslagna ändringarna av lagen om kollektivtrafik får inga större konsekvenser för vare sig Trafikverkets eller de regionala kollektivtrafikmyndigheternas upphandlingsverksamhet. De medför därför inget ökat resursbehov för dessa myndigheter.

23.9 Miljön, jämställdheten, sysselsättningen, regional utveckling, integrationspolitiska målsättningar och den kommunala självstyrelsen.

Regeringens bedömning: Förslaget får konsekvenser för den kommunala självstyrelsen. Den påverkas marginellt av den föreslagna ökade möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Förslaget får inga konsekvenser för miljön, jämställdheten, sysselsättningen, den regionala utvecklingen och de integrationspolitiska målsättningarna.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer delvis med promemorians. I promemorian beaktades inte att de föreslagna ändrade bestämmelserna i lagen om kollektivtrafik kan anses innebära en begränsning av den kommunala självstyrelsen.

Remissinstanserna: *Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)* anser att förslagets bestämmelser om direkttilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg är onödiga och innebär en begränsning av principen om kommunal självstyrelse. SKR anför att de föreslagna bestämmelserna fråntar dessa myndigheter möjligheten att direkt tillämpa bestämmelser om direkttilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg i förordning (EG) nr 1370/2007.

Skälen för regeringens bedömning: Lagen om kollektivtrafik har sedan sin tillkomst innehållit bestämmelser som begränsat möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Dessa bestämmelser föreslås nu ändras på ett sätt som marginellt ökar kollektivtrafikmyndigheternas möjlighet att direkttilldela avtal. Regeringen anser att den marginellt ökade möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg sakligt sett är motiverad. Regeringen noterar

också att SKR inte i sak invänder mot att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får en ökad möjlighet att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg, utan i stället menar att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna även borde få möjlighet att direkttilldela avtal i enlighet med artikel 5.4a.

24 Författningskommentar

24.1 Inledning

Järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem ersätter järnvägslagen (2004:519). Ett stort antal paragrafer överensstämmer dock i sak med järnvägslagens. I de fallen är författningskommentaren utformad så att det anges vilken paragraf i järnvägslagen som den aktuella paragrafen motsvarar. Dessutom anges hänvisningar till äldre lagförarbeten. I fråga om vissa paragrafer anges att de delvis motsvarar en paragraf i järnvägslagen. Det kan då vara fråga om att den nya paragrafen omfattar mer än den nuvarande, t.ex. innehåller sakliga nyheter. Men det förekommer också att hittillsvarande paragraf delas upp i flera paragrafer. I de fall som en paragraf endast delvis har en motsvarighet i järnvägslagen kommenteras de sakliga skillnaderna särskilt. Motsvarande gäller om en paragraf i den nya lagen saknar motsvarighet i järnvägslagen. Därutöver kommenteras vissa paragrafer mer utförligt utan att någon skillnad finns i sak i förhållande till järnvägslagen. Det gäller främst i fall där en kommentar behövs för att beskriva paragrafens förhållande till andra bestämmelser i de nya lagarna. I de fall en paragraf ändras endast språkligt eller redaktionellt utan någon ändring i sak kommenteras detta inte särskilt.

24.2 Förslaget till järnvägsmarknadslag

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur samt tillhandahållande av tjänster åt järnvägsföretag. Syftet med lagen är att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

I paragrafen ges en översiktlig och icke-uttömmande beskrivning av lagens syfte och innehåll samt en upplysning om att lagen genomför direktiv 2012/34/EU i svensk lagstiftning. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Att lagen innehåller bestämmelser om förvaltning av järnvägsinfrastruktur innebär att bestämmelserna riktar sig till infrastrukturförvaltaren. De som använder järnvägsinfrastruktur är i första

hand järnvägsföretag och de som organiserar trafik, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (s.k. andra sökande av infrastrukturkapacitet). Bestämmelserna i lagen riktar sig också till de företag som tillhandahåller tjänster som behövs för att utföra järnvägstrafik. Som exempel på sådana tjänster kan nämnas lastning och lossning vid godsterminaler, underhåll av järnvägsfordon, rangering och tillgång till drivmotorström (se vidare 9 kap.).

Syftet med lagen är att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad. Med detta menas bl.a. att de som ansöker om infrastrukturkapacitet och tillträde till anläggningar för tjänster ska behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt när det gäller fördelning av tåglägen (7 kap.), uttag av avgifter (8 kap.) och tillgång till tjänster som behövs för att utföra järnvägstrafik (9 kap.). Bland de krav som uppställs för att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad kan också nämnas krav på licens för järnvägsföretag (2 kap.), redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.) och en skyldighet för tillsynsmyndigheten att pröva tvister mellan järnvägsmarknadens aktörer om huruvida lagens krav i ett visst fall efterlevts (10 kap. 8 §).

Hänvisningen till direktiv 2012/34/EU är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- licens (2 kap.),
- redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (4 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag (5 kap.),
- rätt att utföra och organisera trafik (6 kap.),
- infrastrukturkapacitet (7 kap.),
- infrastrukturförvaltares avgifter (8 kap.),
- tjänster (9 kap.),
- tillsyn (10 kap.),
- överklagande (11 kap.).

Paragrafen innehåller en beskrivning av lagens innehåll genom en uppräkningslista av lagens kapitelrubriker.

Beskrivningen tjänar också som innehållsförteckning till lagen.

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på

1. förvaltning av järnvägsinfrastruktur,
2. förvaltning av sådana privatägda anslutningslinjer eller privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster,
3. utförande och organisation av järnvägstrafik, och
4. tillhandahållande av tjänster.

Paragrafen inleder regleringen av lagens tillämpningsområde genom en uppräkningslista av de verksamheter som omfattas av lagen. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Punkt 1 avser den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltare. I en infrastrukturförvaltarens verksamhet ingår t.ex. drift (se definition i 9 §), underhåll och modernisering av järnvägsnätet (jfr artikel 7.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370).

Punkt 2 syftar på förvaltning av sådana anslutningslinjer och sidospår som enligt förevarande lag undantas från begreppet järnvägsinfrastruktur (se definition i 9 §) och därmed från flertalet av lagens bestämmelser. Enligt 6 § ska dock även sådana linjer och spår upplåtas för trafik om det behövs för tillträde till en anläggning för tjänster. Verksamheten omfattas därmed endast av 6 kap. om rätt att utföra och organisera trafik samt av allmänna regler om tillsyn och överklagande i 10 respektive 11 kap.

Punkt 3 avser utförande och organisation av järnvägstrafik. Verksamheten bedrivs av järnvägsföretag och av dem som endast organiserar trafik. Järnvägsföretag tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik (se definition i 9 §). Ett järnvägsföretag kan också organisera trafik. Den som endast organiserar järnvägstrafik anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. Som exempel kan nämnas regionala kollektivtrafikmyndigheter när det gäller persontrafik och speditörer när det gäller godstrafik. Både den som utför och den som organiserar trafik har t.ex. trafikeringsrätt (6 kap.) och kan ansöka om tåglägen och ingå trafikeringsavtal (7 kap.).

Punkt 4 syftar på sådana järnvägstjänster som regleras i 9 kap. (se 7 §). Med tillhandahållande av tjänster avses här även upplåtelse av spåren i en anläggning för tjänster (se definition i 9 §).

Paragrafen utformas i linje med *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 66 f. och 168 f. samt prop. 2014/15:120 s. 124.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på 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.

Bestämmelserna i 3, 10 och 11 kap. ska dock tillämpas för ett järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid ett järnvägsnät enligt första stycket 2 och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett järnvägsnät av annat slag.

Paragrafen anger verksamheter som undantas från lagens tillämpning. Genom paragrafen genomförs artikel 2.1–2.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket och 1 a § samt 4 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Utgångspunkten är att förevarande lag tillämpas på järnvägsverksamhet i Sverige. Från lagens tillämpning ska dock enligt *första stycket* undantas tunnelbana och spårväg (*punkt 1*). Ett motsvarande undantag har hittills funnits i järnvägslagen. I första stycket undantas även lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik (*punkt 2*). Exempel på sådana järnvägsnät är Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm, såvitt avser persontrafik. Vidare undantas privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods (*punkt 3*). Med sådana nät avses i

första hand s.k. industrispår. Samtliga undantag omfattar såväl förvaltning av infrastrukturen som utövande av trafik vid de uppräknade näten.

I *andra stycket* regleras ett undantag från första stycket. Stycket motsvarar hittillsvarande 4 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen. För den som utför järnvägstrafik vid sådana lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik ska 3 kap. i förevarande lag, som rör krav på särredovisning, tillämpas i vissa fall. Det gäller om ett järnvägsföretag som utför trafik vid ett sådant fristående järnvägsnät står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik vid någon annan typ av järnvägsnät, dvs. ett järnvägsnät som inte är fristående, t.ex. det statliga järnvägsnätet som förvaltas av Trafikverket. För begreppet kontroll, se författningskommentaren till 5 kap. 1 §. Med någon annan avses andra än företaget, t.ex. en regional kollektivtrafikmyndighet. Utöver 3 kap. ska i dessa fall även tillsynsbestämmelserna i 10 kap. och bestämmelserna om överklagande i 11 kap. tillämpas. Stycket utformas enligt *Lagrådets förslag*.

Paragrafen placeras enligt Lagrådets förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.2 och 14.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 93 f.

5 § För ett järnvägsföretag ska 2–5 kap. tillämpas endast om företaget i egenskap av järnvägsföretag har som huvudsaklig verksamhet, eller som en av flera huvudsakliga verksamheter, att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

I paragrafen görs en avgränsning av de järnvägsföretag som är skyldiga att tillämpa vissa kapitel i lagen. Genom paragrafen genomförs del av artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att för ett järnvägsföretag ska 2–5 kap. tillämpas endast om företaget har som huvudsaklig verksamhet, eller som en av flera huvudsakliga verksamheter, att bedriva gods- eller persontrafik på järnväg eller att tillhandahålla dragkraft för sådan trafik. När järnvägsföretag nämns i dessa kapitel avses alltså endast järnvägsföretag av nu nämnt slag. Med att tillhandahålla dragkraft för sådan trafik avses att ett företag tillhandahåller och framför ett lok som drar person- eller godsvagnar alternativt ett tåg med motorvagnar (jfr kommentaren till definitionen av järnvägsföretag i 9 §). Bedömningen av om verksamheten är en huvudsaklig verksamhet görs enbart med avseende på företagets järnvägsverksamhet. I de fall ett företag t.ex. bedriver både busstrafik och järnvägstrafik är det alltså enbart järnvägsverksamheten som ska bedömas. Som en huvudsaklig verksamhet räknas också de fall där tillhandahållandet av gods- och persontrafik eller dragkraft för sådan trafik är av betydelse och viss omfattning, även om annan järnvägsverksamhet, t.ex. underhållsverksamhet, skulle vara ännu större. En utgångspunkt för bedömningen av om en verksamhet ska anses vara huvudsaklig, är att verksamheten är av sådan omfattning att företaget kan anses vara en aktör på person- eller godstransportmarknaden och att därför samma krav bör uppställas för detta företag som för övriga aktörer på dessa marknader. Som ett exempel kan nämnas att de som bedriver museitrafik vanligtvis

inte bedriver persontrafik i den mening som avses här, dvs. som en aktör på persontrafikmarknaden. De som enbart bedriver museitrafik behöver alltså t.ex. inte ha en licens enligt 2 kap., även om de utför trafik på det allmänna järnvägsnätet (jfr 4 § 2).

Paragrafen utformas och placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.3.

6 § För den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster ska endast 6, 10 och 11 kap. tillämpas.

Paragrafen reglerar när och i vilken utsträckning den som förvaltar privatägda anslutningslinjer och sidospår omfattas av lagen. Genom paragrafen genomförs delvis artikel 3.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt definitionen av järnvägsinfrastruktur i 9 § omfattas inte privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår av begreppet. De som endast förvaltar sådana linjer och sidospår är alltså inte infrastrukturförvaltare i lagens mening. De kan därför undantas från de flesta av lagens bestämmelser, vilket görs genom förevarande paragraf. Även de som enbart förvaltar privatägda sidolinjer och sidospår omfattas dock av lagen i ett avseende. De har en skyldighet att upplåta spåren för trafik om det behövs för att ett järnvägsföretag eller annan sökande ska få tillgång till en anläggning för tjänster (jfr skäl 12 i direktiv 2012/34/EU). Det betyder att 6 kap., där det regleras vilka som har rätt att utföra och organisera trafik, dvs. har trafikeringsrätt, ska tillämpas. Utöver 6 kap. ska även 10 kap. om tillsyn och 11 kap. om överklagande tillämpas.

Paragrafen avser endast förvaltningen av de privatägda sidospåren och anslutningslinjerna och innebär inte att infrastrukturförvaltare som därutöver även förvaltar järnvägsinfrastruktur ska undantas från lagen vad gäller förvaltningen av denna. Med sidospår avses i huvudsak spår som inte används för att bedriva linjetrafik, och med anslutningslinjer avses spår som förbinder t.ex. en anläggning för tjänster eller ett s.k. industrispår (jfr 4 § första stycket 3) med det övriga järnvägsnätet. Spårens användning kan dock variera över tid.

Paragrafen utformas och placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.4.

7 § För en tjänsteleverantör ska endast 9, 10 och 11 kap. tillämpas. Detsamma gäller för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, när det gäller dessa spår.

Genom paragrafen undantas tjänsteleverantörer och de som förvaltar spår inom anläggningar för tjänster från andra bestämmelser i lagen än de i 9, 10 och 11 kap. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 b § järnvägslagen (2004:519).

Samtliga bestämmelser som riktar sig till tjänsteleverantörer och förvaltare av spår i tjänsteanläggningar samlas i ett kapitel, 9 kap. Även lagens allmänna bestämmelser om tillsyn och överklagande i 10 och 11 kap. ska tillämpas för dessa aktörer. Den som förvaltar spår inom en

anläggning för tjänster är inte infrastrukturförvaltare enligt förevarande lag (se kommentaren till begreppet järnvägsinfrastruktur i 9 §). Prop. 2021/22:83

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.5, jämför prop. 2014/15:120 s. 56 f.

Tillsynsmyndighet

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om licens och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är tillstånd myndighet enligt artikel 16 och regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU och fullgör de uppgifter som framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktivet och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Paragrafen anger att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 16 och 55 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hitillsvarande 1 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska regeringen utse den myndighet som ska pröva ansökningar om licens (2 kap.) och utöva tillsyn. Vad gäller tillsynens omfattning, se 10 kap. 1 §. Tillsynsmyndigheten ska också utföra de andra uppgifter som framgår av lagen. Med andra uppgifter avses t.ex. att hantera sådan tvistlösning som avses i 10 kap. 8 §.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten i Sverige fullgör uppgiften som tillstånd myndighet och regleringsorgan enligt direktiv 2012/34/EU. Med tillstånd myndighet avses den myndighet som prövar sådana tillstånd som utgör ett krav för att ett järnvägsföretag ska få agera på den europeiska järnvägsmarknaden och som i förevarande lag kallas licens. Med regleringsorgan avses den oberoende myndighet som varje medlemsstat ska inrätta och som bl.a. ska pröva tvister mellan järnvägsmarknadens aktörer om huruvida uppställda krav efterlevs.

Hänvisningen till direktiv 2012/34/EU är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 17.1, 17.3 och 17.6.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f. och s. 169.

Ord och uttryck i lagen

9 § I lagen avses med

anläggning för tjänster: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställt för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla en sådan tjänst som avses i 9 kap.,

drift av järnvägsinfrastruktur: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och trafikledning,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

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, dock inte om anläggningarna och anordningarna utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,

järnvägsnät: sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

tjänsteleverantör: den som ansvarar för förvaltning av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap.,

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

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

väsentliga uppgifter: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur.

Paragrafen anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck. Definitionerna av anläggning för tjänster, EES, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör motsvarar definitionerna i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519), se prop. 2003/04:123 s. 63, 124 och 170.

Med *drift av järnvägsinfrastruktur* avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur samt trafikledning. Det innebär att med drift av järnvägsinfrastruktur avses väsentliga uppgifter (jfr definition nedan) och trafikledning. Uttrycket är av betydelse vid tillämpning av 4 kap. 6 §. Definitionen överensstämmer i sak med artikel 3.2b i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370.

Med *järnvägsföretag* avses den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. Med dragkraft avses lok och motorvagnar. Den som tillhandahåller dragkraft tillhandahåller alltså lok eller motorvagnar och utför trafik. Ett järnvägsföretag kan utföra trafik i egen regi genom att t.ex. äga eller leasa vagnar och själv sälja biljetter och godstransporttjänster eller enbart framföra loket, till vilket någon annans vagnar kopplas. Definitionen skiljer sig från hittillsvarande definition i järnvägslagen genom att den inte innehåller en hänvisning till innehav av licens eller särskilt tillstånd, se avsnitt 10.1.1. och jämför prop. 2003/04:123 s. 170.

Definitionen av begreppet *järnvägsinfrastruktur* motsvarar med vissa justeringar järnvägslagens definition av begreppet. Skillnaden är att enligt nya lydelsen undantas de i definitionen uppräknade anläggningarna inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare. De i definitionen uppräknade anläggningarna är alltså inte järnvägsinfrastruktur i förevarande lags mening om de är belägna inom privatägda anslutningslinjer eller sidospår eller i en anläggning för tjänster (jfr 9 kap. 1 §).

Den som förvaltar spår i en anläggning för tjänster är därmed inte heller infrastrukturförvaltare i lagens mening. Från denna regel görs dock ett undantag. Det gäller stationer för passagerare. Sådana stationer utgör visserligen anläggning för tjänster enligt 9 kap. 1 § 1, men spåren och övriga uppräknade anläggningar inom denna utgör järnvägsinfrastruktur.

Ändringen görs som en anpassning till direktivets definition av järnvägsinfrastruktur enligt artikel 3.3, som hänvisar till den förteckning över järnvägsinfrastrukturanläggningar som finns i bilaga I till direktiv

2012/34/EU. I bilagan undantas privata anslutningslinjer och privata sidospår från begreppet järnvägsinfrastruktur. För att tydliggöra begreppet används i förevarande definition i stället begreppet privatägdd. Det får till följd att i begreppet järnvägsinfrastruktur ingår anslutningslinjer och sidospår som ägs av det allmänna, dvs. av staten, regioner eller av kommuner antingen direkt eller indirekt via bolag. Som exempel kan nämnas anslutningslinjer och sidospår som ägs av staten och förvaltas av Trafikverket. Detsamma gäller anslutningslinjer och sidospår som ägs av staten och förvaltas av ett bolag med stöd av avtal, t.ex. anslutningslinjer och sidospår i anslutning till Arlandabanan, Inlandsbanan och Öresundsbron. Inte heller kommunalägda anslutningslinjer och sidospår omfattas av undantaget i definitionen, utan dessa utgör järnvägsinfrastruktur. Däremot utgör anslutningslinjer och sidospår som ägs av t.ex. ett industriföretag inte järnvägsinfrastruktur. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 170.

Med *järnvägsnät* avses, till skillnad ifrån hittillsvarande definition i järnvägslagen, sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare (se prop. 2003/04:123 s. 170). I direktivet definieras järnvägsnät som ”hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare” (artikel 3.25). Lagens definition klargör att en infrastrukturförvaltare kan förvalta fler än ett järnvägsnät. Uttrycket får betydelse vid tillämpningen av 4 §, som handlar om inskränkningar i lagens tillämpningsområde. 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.

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, som ändras något i förhållande till järnvägslagen, överensstämmer i sak med definitionen i direktivet (artikel 3.27). Genom den nya lydelsen tydliggörs skillnaden mellan tilldelning av infrastrukturkapacitet och tjänster. Tåglägen enligt lagen tilldelas tåg som framförs på järnvägsinfrastruktur. Definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur får därmed betydelse och innebär att infrastrukturkapacitet inom anläggningar för tjänster, med undantag för stationer, inte utgör tåglägen enligt lagen. Något särskilt undantag för arbetsfordon görs inte längre i definitionen, se prop. 2003/04:123 s. 171.

Definitionen av begreppet *tågplan* motsvarar delvis järnvägslagens definition (jfr artikel 3.28). Nya lydelsen utgår ifrån begreppet tågläge och avser en plan över samtliga tåglägen under en viss angiven period. Det innebär att tågplanen ska innehålla uppgifter om den kapacitet som tilldelats för att framföra tåg på järnvägsinfrastruktur. Exempelvis behöver inte planeringen av uppställning av tåg ingå i tågplanen. Tågplanen fastställs visserligen vid ett visst tillfälle, men tågplanen 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 prop. 2003/04:123 s. 109 f. och s. 171).

Med *väsentliga uppgifter* avses infrastrukturförvaltares beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, vilket innefattar både tilldelning av individuella

tåglägen och fastställelse av tågplan. I beslutsfattandet ingår också bedömning av om det finns tillgänglig infrastrukturkapacitet. Därutöver ingår beslutsfattande som rör uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur. Definitionen har betydelse för tillämpningen av 10 §, 4 kap. 3 och 4 §§ samt 5 kap. 3–5 §§. Genom definitionen genomförs artikel 3.2f, i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370.

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.1 (jfr avsnitt 6.2.6, 14.4.3, 14.4.4 och 14.4.5).

Tillsynsmyndighetens beslut om undantag

10 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en infrastrukturförvaltare för en lokal lågtrafikerad järnvägslinje inte ska tillämpa 4 eller 5 kap. Detta gäller dock endast under förutsättning att linjen

1. inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten,
2. är högst 100 kilometer lång,
3. huvudsakligen används för godstrafik, och
4. används 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.

Om linjen används av endast ett järnvägsföretag, får tillsynsmyndigheten besluta att infrastrukturförvaltaren inte heller ska tillämpa 7 eller 8 kap.

Om linjen används av endast ett järnvägsföretag, får tillsynsmyndigheten besluta att infrastrukturförvaltaren inte heller ska tillämpa 7 eller 8 kap.

Paragrafen anger att tillsynsmyndigheten i vissa fall får undanta förvaltare av en lokal lågtrafikerad linje från vissa bestämmelser i lagen. Genom paragrafen genomförs artikel 2.3a i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktivet (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av *första stycket* framgår att tillsynsmyndigheten, efter att ha informerat kommissionen, får besluta om undantag för den som förvaltar en lokal lågtrafikerad järnvägslinje från kraven på infrastrukturförvaltares oberoende i 4 och 5 kap. Undantagsmöjligheten gäller dock endast om linjen i fråga inte utgör en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten (*punkt 1*). Det innebär att järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket inte kan undantas. Vidare ska linjen i fråga vara högst 100 kilometer lång och huvudsakligen användas för godstrafik (*punkt 2 och 3*). Därutöver gäller att linjen, för att undantag ska kunna beviljas, får användas av endast ett järnvägsföretag alternativt att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag (*punkt 4*). Begreppet väsentliga uppgifter definieras i 9 §. Med begreppet kontroll avses här detsamma som gäller för definitionen av vertikalt integrerat företag enligt 5 kap. 1 §, dvs. kontroll i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (den s.k. koncentrationsförordningen).

I *andra stycket* anges att om linjen används av endast ett järnvägsföretag (jfr första stycket), kan infrastrukturförvaltaren även undantas från bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter i 7 eller 8 kap. Tillsynsmyndigheten avgör om infrastrukturförvaltaren ska undantas från hela eller delar av 7

och 8 kap. Både enskilda infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten kan initiera ett ärende om undantag. Prop. 2021/22:83

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag. Även rubriken till paragrafen införs och utformas enligt Lagrådets förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.6.

11 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en infrastrukturförvaltare för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden inte ska tillämpa 4 kap. 3, 4, 6 eller 7 §, 5 kap. 2–5 §§, 7 eller 8 kap. Ett sådant beslut får, när det gäller skyldighet att upprätta en verksamhetsplan enligt 7 kap. 5 §, även avse infrastrukturförvaltare för regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

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

Paragrafen ger möjlighet för tillsynsmyndigheten att, efter inhämtande av Europeiska kommissionens beslut, bevilja undantag för infrastrukturförvaltare för lokal och, i ett fall, regional järnvägsinfrastruktur från tillämpning av uppräknade paragrafer om oberoende för infrastrukturförvaltare i 4 kap., särskilda regler för vertikalt integrerade företag i 5 kap. samt från samtliga paragrafer i kapitlen om fördelning av infrastrukturkapacitet i 7 kap. och uttag av avgifter i 8 kap. Genom paragrafen utnyttjas undantagsmöjligheten i artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

De paragrafer från vilka undantag får meddelas utvidgas i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen. Tillsynsmyndigheten avgör vilka av de uppräknade paragraferna och kapitlen som undantag ska medges från. När det gäller kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 7 kap. 5 § kan undantag medges även för regionala järnvägsnät som saknar strategisk betydelse (jfr undantaget i hittillsvarande 6 kap. 1 a § andra stycket järnvägslagen).

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.7, jämför prop. 2014/15:120 s. 58 f.

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sin järnvägsinfrastruktur och andra liknande anläggningar och anordningar.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande som möjliggör att på lägre föreskriftsnivå genomföra artikel 30.7 (register över tillgångar) i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 1 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Bemyndigandet ändras inte i sak i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen. Det innefattar därmed en rätt att föreskriva om t.ex. vilka infrastrukturförvaltare som ska omfattas av kravet, när regler om ett sådant krav ska träda i kraft, vad registret ska innehålla och när registret ska vara på plats.

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3, jämför prop. 2014/15:120 s. 90.

13 § 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 sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 8 § andra stycket.

Paragrafen innehåller bemyndiganden att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn m.m. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

Genom paragrafen ges möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet för den verksamhetsutövare som omfattas av lagen att betala avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning som tillsynsmyndigheten utför enligt förevarande lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen med avseende på verksamhetsutövaren. Paragrafen kompletteras i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen genom att den även omfattar möjlighet att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som anges i 8 § andra stycket.

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 17.10, jämför prop. 2010/11:30 s. 67 f.

2 kap. Licens

Krav på järnvägsföretag

1 § Ett järnvägsföretag ska ha en licens för sin verksamhet.

Ytterligare bestämmelser om tillstånd för järnvägsföretag finns i 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) och 4 kap. lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

I paragrafen regleras krav på licens. Genom paragrafen genomförs artikel 17.4 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska ett järnvägsföretag ha en licens för sin verksamhet. Licenskravet begränsas jämfört med järnvägslagen till järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller att tillhandahålla dragkraft för sådan trafik. Detta framgår av 1 kap. 5 §. Det innebär att den som bedriver järnvägstrafik som annat än en huvudsaklig verksamhet inte längre kommer att behöva ha en licens. Ett exempel på sådan verksamhet kan vara den begränsade trafik som Trafikverket bedriver t.ex. vid undervisning. Andra exempel kan vara en fordonstillverkare som utför trafik för att ta sig till den del av infrastrukturen som ska underhållas eller museiföreningar vars huvudsakliga syfte är att bedriva kulturhistorisk verksamhet. Licensen prövas utifrån den verksamhet och de transporttjänster som järnvägsföretaget ska bedriva. Enligt 2 § andra stycket får licensen anpassas till den verksamhet som ska bedrivas.

Andra stycket innehåller en upplysning om att det i andra lagar också finns bestämmelser om tillståndskrav för järnvägsföretag. I likhet med hittillsvarande järnvägslag krävs det enligt huvudregeln både en licens och ett säkerhetsintyg. Eftersom järnvägsmarknadslagen endast innehåller bestämmelser om licens, görs en hänvisning till järnvägssäkerhetslagen när det gäller gemensamt säkerhetsintyg. För järnvägsföretag som bedriver verksamhet enbart inom järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem är det dock tillräckligt med ett tillstånd – ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd – enligt den lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 85 f.

Krav för utfärdande av licens

2 § En licens ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte i Sverige,
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämpligt att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, och
3. genom en försäkring eller motsvarande kan täcka 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 har anpassats och vilken verksamhet som licensen gäller för.

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

I paragrafen regleras vilka krav som gäller för att en licens ska beviljas och licensens geografiska giltighet. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 17–23 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar i sak hittillsvarande 3 kap. 2 § järnvägslagen.

Av *första stycket* framgår de krav som ska vara uppfyllda för att en licens ska beviljas (jfr artikel 18 i direktiv 2012/34/EU). I stycket görs i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen vissa begränsade och i huvudsak redaktionella ändringar. Prövningen ska göras i förhållande till den verksamhet som järnvägsföretaget avser att bedriva enligt 1 § och som anges i ansökan. Det handlar exempelvis om huruvida järnvägsföretaget avser att bedriva gods- eller persontrafik, på vilka nät trafikerna ska bedrivas och i vilken omfattning. Samtliga krav som anges i paragrafen ska vara uppfyllda för att en sökande ska beviljas licens.

Andra stycket motsvarar i sak hittillsvarande 3 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen. Tillsynsmyndigheten ska i licensen ange på vilket sätt kraven har anpassats och för vilken verksamhet som licensen gäller.

Tredje stycket motsvarar hittillsvarande 3 kap. 2 § tredje stycket järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 87 f. och prop. 2014/15:120 s. 46.

Omrövning av licens

3 § En licens ska omprövas om verksamheten förändras på något väsentligt sätt.

Licensinnehavaren är skyldig att på förhand anmäla sådana förändringar som avses i första stycket till tillsynsmyndigheten.

Paragrafen reglerar omprövning av licenser. Paragrafen genomför artikel 24.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 3 kap. 9 § andra och tredje styckena järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att en licens ska omprövas när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. En väsentlig förändring kan exempelvis vara att företaget bedriver godstrafik och ska utvidga verksamheten till att även omfatta persontrafik eller att omfattningen av verksamheten väsentligt ska utvidgas. Ett av de krav som uppställs för att erhålla en licens gäller försäkring eller motsvarande som kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan följa av verksamheten (se 2 § första stycket 3). Genom en omprövning ska t.ex. säkerställas att denna försäkring är tillräcklig för den verksamhet som järnvägsföretaget avser att bedriva. Hur omfattande omprövning som i det enskilda fallet krävs avgörs av tillsynsmyndigheten.

Av *andra stycket* framgår att järnvägsföretaget är skyldigt att på förhand anmäla sådana förändringar som kan kräva omprövning av licensen enligt första stycket. Det framgår av 1 § att järnvägsföretag är skyldiga att inneha en licens för den verksamhet som bedrivs.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Återkallelse av licens

4 § Tillsynsmyndigheten får återkalla en licens om

1. förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls,
2. licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 kap. 8 § andra stycket, eller
3. licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte har använt licensen.

I paragrafen anges när tillsynsmyndigheten får återkalla en licens. Genom paragrafen genomförs artikel 23.2 och 23.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen skiljer sig från motsvarande paragraf i järnvägslagen som avsåg samtliga tillstånd som reglerades i den lagen. I förevarande lag regleras endast licenser. För närvarande finns regler om licens även i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/171 om vissa aspekter av förfarandet för tillståndsgivning för järnvägsföretag. I direktiv 2012/34/EU och till direktivet anslutande EU-rättsakter betecknas licens som tillstånd.

Som framgår av 2 § tredje stycket gäller en licens som har beviljats inom EES eller i Schweiz i Sverige. Tillsynsmyndigheten får dock endast återkalla en licens som har beviljats i Sverige.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 145 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

5 § 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.

I paragrafen regleras återkallelse av licens vid konkurs eller dylikt. Genom paragrafen genomförs artikel 24.7 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519).

I förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen byts begreppet ackordsförfarande ut mot en hänvisning till lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 145 f.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om omprövning av licenser, om tillfälliga licenser och om tillfällig indragning av licenser.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande om omprövning av licenser, tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 10 § 1 järnvägslagen (2004:519).

Av artikel 23.2 i direktiv 2012/34/EU framgår att tillståndsmyndigheten (i lagen kallad tillsynsmyndigheten, se 1 kap. 8 §) får föreskriva krav om att det ska krävas regelbunden omprövning av licenser och, om så sker, att detta ska innebära krav på omprövning minst vart femte år. Genom bemyndigandet kan regeringen föra vidare en sådan föreskriftsrätt till tillsynsmyndigheten.

Artikel 24 i direktiv 2012/34/EU innehåller bl.a. regler om att tillståndsmyndigheten i vissa fall får bevilja tillfälliga licenser. Det gäller fall då en licens tillfälligt dragits in på grund av bristande regelefterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga. Tillståndsmyndigheten ska då kunna bevilja en tillfällig licens under den tid som järnvägsföretaget omorganiserar, förutsatt att säkerheten inte äventyras. En sådan licens får dock inte vara giltig mer än sex månader. Genom bemyndigandet kan direktivets regler om tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser genomföras på lägre föreskriftsnivå.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.4, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f. och prop. 2014/15:120 s. 47 f.

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 verksamheten.

Paragrafen anger att transporttjänster ska redovisas separat ifrån infrastrukturförvaltning i de fall en och samma verksamhetsutövare bedriver båda dessa verksamheter. Genom paragrafen genomförs artikel 6.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 4 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Hur den särskilda redovisningen ska vara utformad för att uppfylla kraven ska framgå av föreskrifter som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela med stöd av 6 §.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 100 f. och prop. 2014/15:120 s. 93 f.

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.

Paragrafen behandlar krav på särredovisning av gods- och persontransport i vissa fall. Genom paragrafen genomförs artikel 6.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 4 kap. 1 a § järnvägslagen (2004:519).

Hänvisningen i *andra stycket* till EU:s kollektivtrafikförordning är till skillnad från motsvarande hänvisning i järnvägslagen, dynamisk, dvs. avser förordningen utan att ange en viss lydelse. Hänvisningen utgör endast ett förtydligande och en upplysning. Själva förbudet mot att överföra allmänna medel till en verksamhet som medlen inte är ämnade för samt kravet på separat redovisning av allmänna medel finns i EU:s kollektivtrafikförordning.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 93.

3 § Särskilda bestämmelser om

1. redovisning i vertikalt integrerade företag finns i 5 kap. 10 §, och
2. separata räkenskaper för tjänsteleverantörer och företag eller organ som kontrollerar en tjänsteleverantör finns i 9 kap. 7 §.

Paragrafen innehåller en upplysning om att det i lagen finns ytterligare bestämmelser om redovisning. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Det finns i 5 kap. 10 § regler om redovisning för sådana vertikalt integrerade företag som avses i 5 kap. 1 §. Vidare finns en bestämmelse om separata räkenskaper i 9 kap. 7 § för de fall en tjänsteleverantör står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1.

Offentliggörande av redovisning

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

Paragrafen innehåller krav på offentliggörande av särredovisning. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 6.1 och 6.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 4 kap. 1 b § järnvägslagen (2004:519).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har enligt 6 § möjlighet att i föreskrifter precisera vilka krav som ska ställas för att en särredovisning ska anses offentliggjord.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2010/11:25 s. 33 f.

Undantag från tillämpningsområdet

5 § Detta kapitel gäller inte för den som utför museitrafik.

Skyldigheten 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.

Paragrafen anger de verksamheter som undantas från redovisningsbestämmelserna. Den motsvarar hittillsvarande 4 kap. 2 § första och tredje styckena järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* ändras i förhållande till järnvägslagen lydelsen ”till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon” till ”utför museitrafik”. Därigenom ensas begreppsanvändningen i lagen. Det innebär dock ingen ändring i sak.

I *andra stycket* görs i förhållande till järnvägslagen en språklig ändring genom att ”offentligt stöd” ändras till ”allmänna medel”. Även här ensas begreppen och någon ändring i sak är inte avsedd. Stycket gäller verksamhetsutövare som både bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur, men det senare endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som regleras i 9 kap. Genom att spår inom en anläggning för tjänster enligt förevarande lag inte ska anses utgöra järnvägsinfrastruktur (jfr definitionen av järnvägsinfrastruktur i 1 kap. 9 §) behöver inte sådana spår undantas enligt denna paragraf. Det kan dock även i fortsättningen förekomma att det utförs tjänster på spår som utgör järnvägsinfrastruktur, t.ex. fordonsunderhåll som inte utförs i en anläggning för tjänster. Undantaget förs därför över från järnvägslagen, men torde i praktiken få en begränsad tillämpning.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2010/11:25 s. 34 f. och prop. 2014/15:120 s. 93 f.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om redovisning och bokföring enligt 1 och 2 §§.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande. Den motsvarar delvis hittillsvarande 4 kap. 3 § 1 järnvägslagen (2004:519).

Genom bemyndigandet möjliggörs för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om redovisnings- och bokföringsskyldighet som föreskrivs i 1 och 2 §§. Genom bemyndigandet kan t.ex. regleringen om bokföring i bilaga VIII till direktiv 2012/34/EU genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 95 f.

4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel gäller inte för en infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag i den utsträckning som det finns avvikande bestämmelser i 5 kap.

Paragrafen innehåller ett undantag för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag från bestämmelserna i förevarande kapitel i de fall det finns bestämmelser i 5 kap. som anger eller innebär något annat. Genom paragrafen säkerställs att delar av artiklarna 7–7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370 genomförs i fråga om vertikalt integrerade företag. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av paragrafen följer vilka infrastrukturförvaltare som är skyldiga att tillämpa bestämmelserna i kapitlet. Utgångspunkten är att kapitlet innehåller krav som riktar sig till samtliga infrastrukturförvaltare, även infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag. I 5 kap. regleras krav på vertikalt integrerade företag och vad som gäller för infrastrukturförvaltare i sådana företag. Vilka företag som är vertikalt integrerade företag framgår av 5 kap. 1 §. I den mån det finns bestämmelser i 5 kap. som inte överensstämmer med dem som anges i förevarande kapitel, ska 5 kap. ges företräde. Som exempel kan nämnas 4 § första stycket i förevarande kapitel, som anger att en ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte samtidigt får vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse. I de fall ett vertikalt integrerat företag utgörs av en och samma juridiska person (se 5 kap. 1 § tredje stycket) kan det kravet inte efterlevas.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.1 och 14.4.2.

Grundläggande skyldighet

2 § En infrastrukturförvaltare ska behandla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt.

I paragrafen regleras den grundläggande skyldigheten för infrastrukturförvaltare att behandla alla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Paragrafen genomför del av artiklarna 7–7d och 39.1 i direktiv 2012/34/EU, de förstnämnda artiklarna i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen innehåller det grundläggande kravet att järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet ska behandlas opartiskt och icke-diskriminerande. Övriga bestämmelser i kapitlet syftar till att säkerställa ett oberoende som ger förutsättningar för att upprätthålla en sådan opartiskhet och icke-diskriminering i fråga om t.ex. kapacitetstilldelning och uttag av avgifter vid förvaltarens järnvägsnät. Med andra sökande av infrastrukturkapacitet avses de som organiserar trafik utan att själva utföra den, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (persontrafik) och speditörer (godstrafik).

Infrastrukturförvaltares organisation och oberoende

3 § En infrastrukturförvaltare ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från järnvägsföretag.

En infrastrukturförvaltare ska vara organiserad så att den i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Paragrafen reglerar infrastrukturförvaltares organisation och oberoende. Genom paragrafen genomförs artikel 7.2, 7a.1 och del av artikel 7a.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Första stycket anger att en infrastrukturförvaltare ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från järnvägsföretag. Detta innebär t.ex. att en infrastrukturförvaltare inte får ingå i samma juridiska person som ett järnvägsföretag. Dock är vertikalt integrerade företag tillåtna, se 5 kap. 1 §.

Andra stycket gäller en infrastrukturförvaltares oberoende vid utövande av de väsentliga uppgifterna, som utgörs av beslutsfattande om tilldelning av infrastrukturkapacitet och beslutsfattande som rör uttag av avgifter (se definitionen av begreppet i 1 kap.9 §). Av stycket följer att en infrastrukturförvaltare ska vara organiserad i en struktur som säkerställer att beslutsfattandet i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet. Detta innebär bl.a. att sådana aktörer inte får ha ett avgörande inflytande över en infrastrukturförvaltare när det gäller de väsentliga uppgifterna. Genom stycket ska det förhindras att beslut om kapacitetstilldelning och tillträdesvillkor fattas eller påverkas av någon som kan ha ett intresse av att förhindra tillträde till infrastrukturen för en konkurrent.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.1.

Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

4 § En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse får inte vara påverkad av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Ledamoten får inte samtidigt vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och de befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

I paragrafen regleras krav på oberoende för infrastrukturförvaltares styrelseledamöter och för vissa befattningshavare hos förvaltaren. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 7.1, 7.3 och 7a.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att styrelseledamöter i en infrastrukturförvaltares styrelse inte får vara påverkade av intressekonflikter utan ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (persontrafik) och speditörer (godstrafik). Det anges särskilt att en ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte samtidigt får vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse. Detta förbud gäller dock inte i vertikalt integrerade företag, se kommentaren till 1 § andra stycket. Bestämmelsen om krav på styrelseledamöter riktar sig i första hand till dem som utser styrelseledamöter i infrastrukturförvaltarens styrelse och till styrelseledamöterna. I Trafikverket, som är en myndighet och förvaltare av det statliga järnvägsnätet, utser regeringen styrelseledamöterna.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare ska säkerställa att personer som rapporterar direkt till styrelsen och befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna (se definitionen i 1 kap. 9 §) inte påverkas av intressekonflikter och att de agerar på ett 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. Generaldirektören sitter också i verkets styrelse och omfattas alltså även av bestämmelserna i första stycket (se 10 § andra stycket myndighetsförordningen). Personer och befattningshavare kan alltså tillhöra flera av de kategorier som nämns i paragrafen. Befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter skulle hos Trafikverket kunna vara cheferna för avdelningarna som ansvarar för kapacitetstilldelningen respektive banavgiftsmodellen. Detta kan dock variera beroende på hur arbetet organiseras.

Enligt *tredje stycket* ska infrastrukturförvaltare också säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.2.

Krav på opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

5 § En infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

I paragrafen regleras bl.a. krav på icke-diskriminering vid infrastrukturförvaltares trafikledning och planering av underhåll. Genom paragrafen genomförs artikel 7b.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt

direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* uppställs krav på en infrastrukturförvaltare att utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Syftet är att undvika snedvridning av konkurrensen genom att alla järnvägsföretag och andra sökande ges samma insyn och möjlighet att påverka trafikledning och planeringen av underhåll.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhållet agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Stycket riktar sig mot infrastrukturförvaltaren. Trafikledning och planering av underhåll ingår i de uppgifter som en infrastrukturförvaltare ska ansvara för. Detta hindrar dock inte att det kan överlåtas till någon annan att sköta dessa uppgifter. Till exempel sköter Trafikverket för närvarande trafikledningen för trafiken på Arlandabanan och på Öresundsbron. Ansvaret enligt nu aktuell paragraf ligger dock alltid hos den som är infrastrukturförvaltare för järnvägsnätet.

Begreppet underhåll används i paragrafen i vid bemärkelse och avser alla slags infrastrukturarbeten som leder till kapacitetsrestriktioner, t.ex. även moderniseringar och ombyggnationer (jfr kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde).

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.3.

Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter

6 § 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 av infrastrukturkapacitet kan säkerställas,
2. kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet 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.

I paragrafen regleras förutsättningar för att en infrastrukturförvaltare ska få uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 7c.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med drift av järnvägsinfrastruktur avses enligt definitionen av begreppet i 1 kap. 9 § beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter samt trafikledning (jfr artikel 2.2b i direktiv (EU) 2016/2370). Det krav som gäller för infrastrukturförvaltare i fråga om opartiskhet och icke-diskriminering ska upprätthållas även om någon annan sköter dessa uppgifter. Kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet ska också skyddas. En infrastrukturförvaltare får inte uppdra åt ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller som kontrolleras

av ett järnvägsföretag att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen (se i fråga om kontroll kommentaren till 5 kap. 1 §). Det är dock tillåtet för en infrastrukturförvaltare att uppdra åt ett sådant företag att sköta andra uppgifter, som inte avser driften av järnvägsinfrastrukturen, t.ex. underhåll av järnvägsinfrastrukturen.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.4.

Samarbetsavtal

7 § En infrastrukturförvaltare får ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Ett samarbetsavtal ska syfta till att skapa fördelar för transportkunderna, såsom sänkta kostnader och förbättrad prestanda på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

Infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal, ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Paragrafen reglerar förutsättningarna för infrastrukturförvaltare att ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag. Genom paragrafen genomförs artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av *första stycket* framgår att en infrastrukturförvaltare har rätt att ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag. Om infrastrukturförvaltaren väljer att ingå ett sådant avtal, ska det ske på ett icke-diskriminerande sätt. Det betyder att samtliga järnvägsföretag på den del av järnvägsnätet som är föremål för ett samarbetsavtal ska behandlas lika. Stycket kan i det avseendet jämföras med ramavtal som infrastrukturförvaltare kan ingå med järnvägsföretag eller andra sökande (se 7 kap. 25 §). Samarbetsavtalen ska syfta till att förbättra villkoren för transportkunderna, vilket kan möjliggöras t.ex. genom att sänka kostnaderna eller förbättra prestandan på den del av nätet som avtalet avser. Med transportkunder avses de som köper en transporttjänst, dvs. passagerare eller godstransportköpare.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska anmäla detta till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtalen och ska, om lämpligt, lämna rekommendationer om att avtalen bör ändras eller upphävas. Detta regleras i 10 kap. som handlar om tillsyn (se kommentaren till 10 kap. 9 §).

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.5.

Finansiella krav

Intäkter

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

I paragrafen regleras hur intäkter från infrastrukturförvaltning får användas. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.1 (jfr även skäl 17) i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur endast får användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna

verksamheten. Genom bestämmelsen hindras ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som kan leda till snedvridning av konkurrensen på marknaden (korssubventionering).

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.6.

Lån

9 § En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt ge lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren får inte heller direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag.

Paragrafen innehåller ett låneförbud mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.2 och 7d.3 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att en infrastrukturförvaltare inte får direkt eller indirekt ge ett lån till ett järnvägsföretag eller ta emot ett lån från ett järnvägsföretag. Syftet är att förhindra otillbörliga ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Att indirekt ge eller ta emot ett lån kan t.ex. ske via ett annat bolag som infrastrukturförvaltaren utövar kontroll över eller kontrolleras av eller en bulvan (beträffande begreppet kontroll, se författningskommentaren till 5 kap. 1 §). Det kan också handla om att ställa säkerhet för ett lån. Med att indirekt ge ett lån avses normalt inte att en infrastrukturförvaltare beviljar anstånd med betalning av banavgifter eller dylikt.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.6.

Bemyndigande

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande i anslutning till 4 kap. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Genom paragrafen ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende. Bemyndigandet är vitt. Kapitlet avser krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Genom bemyndigandet kan ytterligare sådana krav ställas på lägre föreskriftsnivå.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.1.

5 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag

Vertikalt integrerade företag

1 § Med ett vertikalt integrerat företag avses en organisationsstruktur där

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, eller

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

Med kontroll i första stycket avses detsamma som i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer. Med kontroll avses inte sådan kontroll som utövas av staten över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är oberoende av varandra.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är separata juridiska personer, där minst en avdelning utför uppgifter som infrastrukturförvaltare och en eller flera andra avdelningar tillhandahåller transporttjänster.

I paragrafen definieras vad som avses med ett vertikalt integrerat företag. Genom paragrafen genomförs första och andra styckena i artikel 3.31 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med vertikal integration avses i förevarande lag organisatoriska modeller som innebär att förvaltning av infrastruktur och trafikutövning hanteras inom samma organisation på det sätt som anges i denna paragraf. Begreppet företag används i paragrafen i vid bemärkelse och innefattar mer än bolag, t.ex. även föreningar. Paragrafen ska ses mot bakgrund av huvudregeln i 4 kap. 3 §, enligt vilken en infrastrukturförvaltare bl.a. ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från varje järnvägsföretag (jfr hittillsvarande 6 kap. 2 § järnvägslagen).

Första stycket innehåller tre olika organisationsstrukturer som utgör vertikalt integrerade företag. Det gäller företag där infrastrukturförvaltaren antingen (1) kontrolleras av ett företag som även kontrollerar järnvägsföretag, (2) eller kontrolleras av ett järnvägsföretag, eller (3) där infrastrukturförvaltaren kontrollerar ett järnvägsföretag. I samtliga tre fall gäller att järnvägsföretaget i fråga utför trafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät. Endast järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik träffas av paragrafen (jfr 1 kap. 5 §).

Enligt *andra stycket* avses med kontroll i paragrafen detsamma som i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (den s.k. koncentrationsförordningen). Begreppet kontroll definieras i artikel 3.2 i förordningen. Med kontroll ska dock inte avses sådan kontroll som utövas av staten genom regeringen över både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. För svenskt vidkommande innebär detta att Trafikverket, som infrastrukturförvaltare, och de statligt ägda järnvägsföretagen tillsammans inte utgör ett vertikalt integrerat företag.

Hänvisningen till förordning (EG) nr 139/2004 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Enligt *tredje stycket* kan ett vertikalt integrerat företag också utgöra en och samma juridiska person. I dessa fall krävs dock att denna juridiska person är organiserad i klart avgränsade avdelningar, där minst en avdelning är infrastrukturförvaltare och en eller flera andra avdelningar tillhandahåller transporttjänster. Om företaget inte uppfyller kravet om klart avgränsade avdelningar, är det inget vertikalt integrerat företag och huvudregeln om organisatorisk och juridisk åtskillnad i 4 kap. 3 § gäller.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.1.

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

2 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska vara en egen juridisk person. Detta krav gäller dock inte i sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § tredje stycket.

I paragrafen regleras krav på juridisk åtskillnad mellan olika enheter inom ett vertikalt integrerat företag. Genom paragrafen genomförs del av artikel 3.31 och 7.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag.

Enligt paragrafen ska infrastrukturförvaltaren i sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § första stycket 1–3 vara en egen juridisk person. Det innebär att infrastrukturförvaltaren inte får ingå i samma juridiska person som någon av de andra enheterna i det vertikalt integrerade företaget. Detta gäller dock inte för sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § tredje stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.3.

Avgörande inflytande över väsentliga uppgifter

3 § Andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag får inte ha ett avgörande inflytande över de väsentliga uppgifterna.

Paragrafen reglerar infrastrukturförvaltares oberoende vid utövande av väsentliga uppgifter. Genom paragrafen genomförs artikel 7.1 andra stycket i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag inte får låta de andra enheterna inom företaget ha ett avgörande inflytande över beslut som infrastrukturförvaltaren fattar och som rör de väsentliga uppgifterna, dvs. beslutsfattande om kapacitetstilldelning och beslutsfattande som rör avgiftsuttag (se definitionen av begreppet i 1 kap. 9 §).

Begreppet enhet har i bestämmelserna om vertikalt integrerade företag en vid betydelse och kan t.ex. vara bolag, föreningar och, när det gäller sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § tredje stycket, avdelningar.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.3.

Uppdrag åt en annan enhet att sköta de väsentliga uppgifterna

4 § I ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren utföra de väsentliga uppgifterna endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Paragrafen anger förutsättningar för att en infrastrukturförvaltare ska få låta en annan enhet inom det vertikalt integrerade företaget utföra väsentliga uppgifter. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 7c.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt paragrafen får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag utföra de väsentliga uppgifterna, dvs.

beslutsfattande om kapacitetstilldelning och beslutsfattande som rör avgiftsuttag (se definitionen av begreppet i 1 kap. 9 §). En förutsättning för detta är dock att den enheten endast utför sådana uppgifter. Det kan t.ex. gälla i de fall som det vertikalt integrerade företaget har ett särskilt avgifts- eller kapacitetstilldelningsorgan.

Se kommentaren till 3 § i fråga om begreppet enhet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.5.

Särskilda krav i fråga om styrelseledamöter och vissa befattningshavare

5 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och en befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får en ersättning som grundar sig på det finansiella resultatet för andra enheter i det vertikalt integrerade företaget.

Paragrafen reglerar utformningen av ersättningar till styrelseledamöter och vissa andra befattningshavare hos infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag. Genom paragrafen genomförs artikel 7.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt paragrafen ska infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag säkerställa att ledamöterna i förvaltarens styrelse och den befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna, dvs. beslutsfattande om kapacitetstilldelning och beslutsfattande som rör avgiftsuttag (se definitionen av begreppet i 1 kap. 9 §) inte får någon ersättning som grundas på ett järnvägsföretags resultat eller resultatet för någon annan enhet inom det vertikalt integrerade företaget. Som ersättning räknas också en bonus. Av artikel 7.4 i direktivet framgår att sådana personer får erbjudas incitament som är kopplade till järnvägssystemets resultat som helhet. Detta förbjuds inte av förevarande paragraf och regleras inte särskilt.

Se kommentaren till 3 § i fråga om begreppet enhet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.4.

Finansiella krav och krav på finansiell insyn i ett vertikalt integrerat företag

Vinstutdelning

6 § En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna vinstutdelning i fråga om en vinst som har genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till en ägare som utövar kontroll över både infrastrukturförvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget.

Paragrafen anger begränsningar för utdelning av vinst. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.1 (jfr skäl 18) i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag.

Paragrafen innebär att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag inte får lämna vinstutdelning till en ägare om ägaren utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget. En infrastrukturförvaltare får däremot lämna

utdelning till en sådan ägare om utdelningen inte har genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastruktur. Prop. 2021/22:83

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.6.

Lån

7 § Ett lån mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag är tillåtet endast om låneavtalet ingås på marknadsmässiga villkor.

Paragrafen reglerar förutsättningar för att en enhet inom ett vertikalt integrerat företag ska få ge lån till en annan enhet i företaget. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt paragrafen är lån tillåtna inom ett vertikalt integrerat företag, även mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som båda ingår i företaget. En förutsättning är dock att det ingås på marknadsmässiga villkor. Med marknadsmässiga villkor avses att lånet betalas ut och betalas av till marknadsräntor och villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil. Paragrafen påverkar inte den civilrättsliga giltigheten av ett lån.

Se kommentaren till 3 § i fråga om begreppet enhet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.7.

Tjänster

8 § Om en enhet i ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller en tjänst åt infrastrukturförvaltaren i det vertikalt integrerade företaget, ska tjänsten regleras genom ett avtal och tillhandahållas till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att utföra tjänsten och en rimlig vinst.

Paragrafen reglerar på vilka villkor enheter i ett vertikalt integrerat företag får utföra tjänster åt infrastrukturförvaltaren i samma vertikalt integrerade företag. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.6 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen 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 sådana tjänster omfattas av ett avtal och utförs till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och en rimlig vinst. Paragrafen riktar sig till skillnad från flertalet bestämmelser i kapitlet inte enbart till infrastrukturförvaltaren utan även till de andra enheterna i det vertikalt integrerade företaget. Med tjänster avses tjänster i mer allmän mening än enbart sådana järnvägstjänster som regleras i 9 kap. (grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extratjänster).

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.8.

Skulder

9 § En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas faktiskt och redovisningsmässigt åtskilda från andra enheters skulder i samma vertikalt integrerade företag.

Paragrafen innebär krav på att infrastrukturförvaltarens skulder hålls åtskilda från övriga enheters skulder i samma vertikalt integrerade företag. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.7 (jfr skäl 17) i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Kraven gäller för både den faktiska och för den redovisningsmässiga hanteringen av skulder. Med att skulder ska hållas faktiskt åtskilda avses bl.a. att varje enhet ska betala av sina skulder. Genom paragrafen undviks snedvridning av konkurrensen på marknaden till följd av korssubventionering.

Se kommentaren till 3 § i fråga om begreppet enhet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.7.

Redovisning

10 § Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att kraven i 6–9 §§ och 4 kap. 8 och 9 §§ samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa bestämmelser kan kontrolleras.

Redovisningen ska ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna mellan olika enheter i det vertikalt integrerade företaget genom att olika verksamheter redovisas separat.

Paragrafen innehåller krav på redovisningen i ett vertikalt integrerat företag. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.8 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att redovisningen i ett vertikalt integrerat företag, dvs. för alla enheter i företaget, ska utformas så att de finansiella kraven i lagen och i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen kan kontrolleras.

I *andra stycket* anges att redovisningen ska ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna i det vertikalt integrerade företaget. Även i de fall det vertikalt integrerade företaget består av endast en juridisk person (se 1 § tredje stycket) ska olika verksamheter redovisas separat så att det kan kontrolleras att regelverket efterlevs. Stycket är av betydelse för tillsynsmyndigheten vid utövande av tillsyn enligt 10 kap. (jfr artikel 56.12 i direktiv 2012/34/EU i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370).

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.9.

Bemyndiganden

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

1. krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende i ett vertikalt integrerat företag,

2. överlåtelse av infrastrukturförvaltarens uppgifter till en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag, och

3. gemensamma informationssystem och hur känslig information ska hanteras i vertikalt integrerade företag.

I paragrafen införs en rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vissa krav i 5 kap. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Bestämmelserna i 5 kap. är nya och saknar motsvarighet i järnvägslagen. Genom bemyndigandet i *punkt 1* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter om infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag (jfr 4 kap. 10 §).

Bemyndigandena i *punkt 2* och *3* avser att möjliggöra genomförande på lägre föreskriftsnivå av de delar av artiklarna 7–7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370, som inte genomförs i förevarande kapitel.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.3, 14.4.5 och 14.4.10.

6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik

Trafikeringsrätt

1 § Ett järnvägsföretag som har sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor 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. 9 §, har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt första och andra styckena gäller även på privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

I paragrafen anges vilka som har rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät. Genom paragrafen genomförs artikel 10.1 och 10.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 5 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

Första och *andra styckena* motsvarar första och andra styckena i hittillsvarande 5 kap. 2 § järnvägslagen med tillägget att tillträdet ska beviljas på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor. Genom tillägget slås fast att järnvägsföretag och andra sökande har trafikeringsrätt på sådana villkor även i de fall infrastrukturförvaltaren undantas från 7 och 8 kap., som reglerar kapacitetstilldelningsprocessen respektive avgiftsuttag och där dessa krav om icke-diskriminering m.m. framgår (jfr 1 kap. 10 och 11 §§).

Tredje stycket är nytt i förhållande till järnvägslagen. Första och andra styckena reglerar trafikeringsrätten på svenska järnvägsnät. Privatägda anslutningslinjer och sidospår ingår enligt 1 kap. 9 § inte i ett järnvägsnät, eftersom det i den definitionen av järnvägsnät hänvisas till begreppet järnvägsinfrastruktur. Privata anslutningslinjer och sidospår undantas från definitionen av järnvägsinfrastruktur. Trots detta ska tillträdet till sådana spår enligt 1 kap. 6 § och förevarande paragraf vara öppet om det krävs för tillträde till en anläggning för tjänster (jfr skäl 12 i direktiv 2012/34/EU). För förvaltningen av sådana spår gäller endast 6 kap. i lagen, dvs. reglerna om öppet tillträde och trafikeringsrätt.

Övervägandena finns i avsnitt 15.1.2, jämför prop. 2014/15:120 s. 38 f.

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

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver dem som anges i 1 §, har rätt att utföra eller organisera trafik.

I paragrafen anges vem som bestämmer vilka som har trafikeringsrätt på ett visst järnvägsnät utöver dem som ges trafikeringsrätt genom lagen. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 5 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 103 f.

Undantag för viss järnvägsinfrastruktur

3 § Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 1 § gäller inte på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd för stads- och förtortstrafik.

I paragrafen regleras undantag från trafikeringsrätten enligt 1 § för viss järnvägsinfrastruktur. Genom paragrafen genomförs den möjlighet att undanta viss järnvägsinfrastruktur från trafikeringsrätt som framgår av artikel 2.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 5 kap. 4 § 2 järnvägslagen (2004:519).

Enligt motsvarande paragraf i järnvägslagen har även andra typer av järnvägsnät och järnvägsinfrastruktur varit undantagna från rätten att utföra och organisera trafik. Det gäller fristående nät enbart avsedda för person- och museitrafik, s.k. industrispår samt spår inom anläggningar för tjänster. Ingen ändring i sak är avsedd, men i förevarande lag undantas dessa nät och spår redan genom begränsningar i lagens tillämpningsområde (1 kap. 4 § 2 och 3 samt 7 §).

Övervägandena finns i avsnitt 15.1.2, jämför prop. 2014/15:120 s. 53 f. och 131.

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.

I paragrafen anges att regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar för trafiken på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Genom paragrafen utnyttjas möjlighet att undanta offentlig-privata partnerskap i artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 5 kap. 2 c § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen skiljer sig åt från hittillsvarande reglering i järnvägslagen endast genom att den inte innehåller någon begränsning i föreskriftsrätten när det gäller internationell persontrafik. Det innebär dock inte någon ändring i sak utan har att göra med direktivets reglering och möjligheter att meddela undantag, som genom direktiv (EU) 2016/2370 har utvidgats såvitt gäller verksamhet som bedrivs med stöd av avtal om offentlig-privata partnerskap.

Övervägandena finns i avsnitt 15.1.2, jämför prop. 2008/09:176 s. 18 f. och 38 f.

7 kap. Infrastrukturskapacitet

Grundläggande skyldigheter

1 § En infrastrukturförvaltare ska behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som har rätt att utföra eller organisera trafik. Infrastrukturförvaltaren ska på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt och mot en avgift tilldela den sökande infrastrukturkapacitet i enlighet med denna lag.

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

Av bilaga VII till direktiv 2012/34/EU framgår en tidsplan som förvaltaren ska följa vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten.

I paragrafen regleras delar av de grundläggande skyldigheter som infrastrukturförvaltare har i kapacitetstilldelningsprocessen. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 13.1, 17.4, 29.4, 38.1, 39.1, 39.2, 41.1, 42.7, 43.1 och 44.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Tredje stycket ändras i förhållande till motsvarande bestämmelse i järnvägslagen. En infrastrukturförvaltare ska iaktta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som framgår av bilaga VII till direktiv 2012/34/EU. Europeiska kommissionen har genom ett delegerat beslut ersatt bilagan (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). För närvarande utgörs därför bilaga VII av det delegerade beslutet. Av beslutet framgår tidsplanen för tilldelningsförfarandet och för planering av kapacitetsbegränsningar på grund av banarbeten vid järnvägsnätet, t.ex. underhåll av infrastrukturen. Det delegerade beslutet är direkt tillämpligt och hänvisningen till bilaga VII är av upplysningskaraktär. Hänvisningen till bilagan är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser bilagan i direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1 och 15.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 109 f. och 116 f.

2 § 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 med berörda parter, reservera viss järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att infrastrukturen har reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur, om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

I paragrafen regleras ytterligare delar av de grundläggande skyldigheterna för infrastrukturförvaltare i kapacitetstilldelningsprocessen. Genom paragrafen genomförs artiklarna 45.2, 47.4, 48.2 och 49.2 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 109 f. och 116 f. och prop. 2014/15:120 s. 105.

3 § En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare 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.

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltares skyldighet att samarbeta med andra infrastrukturförvaltare i kapacitetstilldelningsprocessen. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 40.1, 43.3 och 47.5 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Minimipaket av tillträdestjänster

4 § En infrastrukturförvaltare ska ge dem som har tilldelats infrastrukturkapacitet rätt att använda denna kapacitet. Vidare ska dessa på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt ges tillgång till:

1. användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar,
2. trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
3. användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg, där det finns tillgång till sådan, och
4. all övrig information som behövs för att utföra den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

I paragrafen anges vad som ingår i det s.k. minimipaketet av tillträdestjänster. Genom paragrafen genomförs artikel 13.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaket av tillträdestjänster som anges i punkt 1 i bilaga II till direktiv 2012/34/EU (artikel 13.1). I bilagan görs skillnad mellan minimipaket av tillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster, tilläggstjänster och extratjänster. Minimipaketet innehåller de tjänster som är nödvändiga för att framkomlighet på infrastrukturen ska kunna planeras och utnyttjas av den organisatör eller utförare av järnvägstrafik som tilldelas ett tågläge. Enligt bilagan ingår i minimipaketet av tillträdestjänster även behandling av ansökningar om infrastrukturkapacitet. Skyldigheten för infrastrukturförvaltare att behandla ansökningar om infrastrukturkapacitet från dem som har rätt att utföra och organisera trafik anges i 1 §.

Med uttrycket minimipaket av tillträdestjänster tydliggörs gränsdragningen mellan tilldelning av infrastrukturkapacitet (av infrastrukturförvaltare) och tillhandahållande av tjänster (av tjänsteleverantörer). Uttrycket minimipaket av tillträdestjänster används även i 8 kap. 3 § i fråga om avgifter för sådana tjänster.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.2.

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.

I paragrafen regleras en skyldighet för vissa infrastrukturförvaltare att ha en verksamhetsplan. Genom paragrafen genomförs artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 1 a § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 84 f.

6 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av en sådan lokal lågtrafikerad järnvägslinje som avses i 1 kap. 10 § första stycket ska undantas från kravet i 5 § på att upprätta en verksamhetsplan.

I paragrafen regleras en möjlighet till undantag från kravet på att upprätta en verksamhetsplan för vissa infrastrukturförvaltare. Genom paragrafen genomförs artikel 2.3 a i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Som framgår av 5 § gäller kravet på att upprätta en verksamhetsplan endast infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel. Genom den förevarande paragrafen kan tillsynsmyndigheten undanta den som förvaltar lokala lågtrafikerade linjer från kravet på att upprätta en verksamhetsplan.

Det kan noteras att om endast ett järnvägsföretag använder sådan infrastruktur som avses i paragrafen kan tillsynsmyndigheten enligt 1 kap. 10 § undanta infrastrukturförvaltaren från hela 7 och 8 kap. Inget särskilt undantag behövs då enligt denna paragraf.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.3.

Rapportering av avvikelser

7 § För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 28 § tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system för att rapportera och registrera avvikelser från den användning av infrastrukturen som har fastställts i en tågplan och i ett trafikeringsavtal samt orsakerna till sådana avvikelser.

I paragrafen regleras en skyldighet för infrastrukturförvaltare som omfattas av krav på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter att tillhandahålla ett system för avvikelserapportering. Genom paragrafen genomförs artikel 35.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 4 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.8, jämför prop. 2010/11:25 s. 30 f.

Beskrivning av järnvägsnät

8 § En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät som förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig

infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och användning 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.

I paragrafen finns grundläggande regler om en infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning. Genom paragrafen genomförs del av artikel 27.1–27.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

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

I paragrafen anges att infrastrukturförvaltare i sin järnvägsnätsbeskrivning får uppställa vissa krav på de sökande för att få delta i kapacitetstilldelningsprocessen. Genom paragrafen genomförs artikel 41.2 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 38 f.

Tilldelningsförfarande

Ansökan

10 § Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av ett 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.

I paragrafen regleras bl.a. vem som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet. Genom paragrafen genomförs artikel 44.4 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Infrastrukturkapacitet för banarbeten

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

I paragrafen anges när infrastrukturförvaltare senast ska ange vilken infrastrukturkapacitet som ska användas för planerade banarbeten. Genom paragrafen genomförs del av artikel 53 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Senast under tilldelningsförfarandet ska infrastrukturförvaltaren ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren behöver för planerade banarbeten. Något krav på att infrastrukturförvaltaren ska ange detta senast

då järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet anger sina behov av kapacitet uppställs inte längre (jfr hittillsvarande paragraf). Som framgår av 1 § tredje stycket ska infrastrukturförvaltaren följa den tidsplan för planering, information och samråd om infrastrukturarbeten som leder till kapacitetsrestriktioner som framgår av bilaga VII till direktiv 2012/34/EU. För närvarande utgörs denna bilaga av Europeiska 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.

Med banarbeten avses alla slag av infrastrukturarbeten, t.ex. underhåll, moderniseringar och ombyggnationer.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 118 f.

Förslag till tågplan

12 § Infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt i 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 tillsammans med andra infrastrukturförvaltare.

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

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltarens skyldighet att ta fram ett förslag till tågplan. Genom paragrafen genomförs artiklarna 40.5, 45.1, 45.3 och 53.2. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

Framtagandet av en tågplan är en process. Den enda skillnaden i sak i förhållande till hittillsvarande paragraf är att det tydliggörs att tidsfristen om en månad för yttrande över tågplanen endast gäller för det första förslaget till plan.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Samordning

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

I paragrafen anges att en infrastrukturförvaltare genom samordning ska söka lösa kapacitetskonflikter. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 45.4, 46.1–46.3 och 46.5 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Tågplan

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

I paragrafen anges att infrastrukturförvaltare ska fastställa en tågplan. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Infrastrukturförvaltarens tvistlösning

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

I paragrafen ges infrastrukturförvaltare en skyldighet att tillhandahålla ett förfarande för skyndsam tvistlösning. Genom paragrafen genomförs del av artikel 46.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 12 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Överbelastad infrastruktur

16 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfaranden för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren så snart som möjligt 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 uppstå en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepperiod, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds enligt 13 §.

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltares skyldighet att under vissa förutsättningar förklara infrastruktur som överbelastad. Genom paragrafen genomförs artikel 47.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Lydelsen av paragrafen ändras i ett avseende i förhållande till hittillsvarande järnvägslag för att bättre överensstämja med artikel 47.1. Enligt den nya lydelsen ska infrastrukturförvaltaren i angiven situation förklara infrastrukturen som överbelastad, medan järnvägslagen anger att infrastrukturförvaltaren får förklara infrastrukturen överbelastad.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.7, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Kapacitetsförstärkningsplan

17 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 16 § ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltares skyldigheter när järnvägsinfrastruktur har förklarats som överbelastad. Genom paragrafen genomförs artikel 47.2 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Extra avgift

18 § Den som betalar en extra avgift enligt 8 kap. 4 § har företräde vid tilldelning av överbelastad infrastruktur.

I paragrafen anges att den som erlägger en extra avgift ska ges företräde i tilldelningsförfarandet. Genom paragrafen genomförs artikel 47.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar 6 kap. 14 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Prioriteringskriterier

19 § 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.

I paragrafen regleras i vilka situationer uppställda prioriteringskriterier ska användas för att avgöra vem som ska tilldelas viss infrastrukturkapacitet. Genom paragrafen genomförs artikel 47.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 15 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Ansökan om tågläge inom gällande tågplan

20 § En infrastrukturförvaltare ska besvara en ansökan om enstaka tåglägen inom en gällande tågplan så snart som möjligt men senast inom fem arbetsdagar. Ansökningar som avser mer än enstaka tåglägen ska besvaras så snart som möjligt.

I paragrafen anges hur snabbt ansökningar om tåglägen inom gällande tågplan ska besvaras. Genom paragrafen genomförs artikel 48.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 16 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt 2 § ska infrastrukturförvaltaren göra en bedömning av behovet av reservkapacitet bl.a. för ansökningar från dem som valt att inte delta i tågplanprocessen utan i stället ansöker om tåglägen inom gällande tågplan, dvs. genom s.k. ad hoc-ansökningar. I förevarande paragraf regleras infrastrukturförvaltarens skyldigheter att besvara ad hoc-ansökningar. Av paragrafen framgår att infrastrukturförvaltaren, i de fall ansökan avser enstaka tåglägen, ska besvara en sådan så snart som möjligt och senast inom fem arbetsdagar. Som ett tillägg i förhållande till hittillsvarande paragraf i järnvägslagen anges att om ansökan avser mer än enstaka tåglägen, t.ex. större trafikupplägg, ska infrastrukturförvaltaren besvara ansökan så snart som möjligt.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.6, jämför prop. 2003/04:123 s. 190.

Åtgärder vid störningar och liknande

21 § Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Infrastrukturförvaltaren ska ha en beredskapsplan i detta syfte.

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

I paragrafen regleras bl.a. vilka åtgärder som en infrastrukturförvaltare ska vidta vid störningar i järnvägstrafiken och skyldigheten att i detta syfte ha en beredskapsplan. Genom paragrafen genomförs artikel 54.1 och del av artikel 54.2 andra stycket i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 17 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f. och prop. 2014/15:120 s. 110 f.

22 § 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.

I paragrafen regleras järnvägsföretags skyldigheter att bidra i röjnings- och nödsituationer. Genom paragrafen genomförs del av artikel 54.2 andra stycket i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 18 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Tåglägen

23 § Ett tågläge ska tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska inte anses som överlåtet om den som inte är ett 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.

I paragrafen regleras bl.a. för hur lång period ett tågläge får tilldelas samt förbud mot överlåtelse av tågläge. Genom paragrafen genomförs artikel 38.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 19 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116. och prop. 2014/15:120 s. 112 f.

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

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

I paragrafen regleras vad som händer när ett tilldelat tågläge inte används. Genom paragrafen genomförs artikel 52.2 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 20 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Ramavtal

25 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller någon annan sökande av infrastrukturkapacitet och en infrastrukturförvaltare om användning 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 något 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 använda infrastrukturen.

I paragrafen regleras begränsningar i ramavtals verkan m.m. Genom paragrafen genomförs artikel 42.1, 42.2 och 42.3 andra stycket i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 21 § järnvägslagen (2004:519).

Närmare villkor och förfaranden som ska gälla för användning av ramavtal finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/545 om förfaranden och kriterier avseende ramavtal för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet. Förordningen är direkt tillämplig.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 123 f. och prop. 2014/15:120 s. 106 f.

26 § Ett ramavtal ska gälla i 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 2 § andra stycket gälla i 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.

I paragrafen regleras bl.a. hur lång tid ett ramavtal ska gälla. Genom paragrafen genomförs artikel 42.5 och 42.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 21 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 106 f.

Trafikeringsavtal

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

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har ingåtts.

I paragrafen regleras krav på ingående av trafikeringsavtal och vilka förhållanden som ska regleras i ett sådant avtal. Genom paragrafen genomförs artikel 28 och 44.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 22 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 123 f.

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

28 § Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, som ska gälla vid normala driftförhållanden. Kvalitetsavgiften

ska betalas av den part som orsakar avvikelser från den användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet.

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

1. lågt trafikerade järnvägsnät,

2. sådana delar av järnvägsnät där risken för driftsstörningar på grund av en parts avvikelser från den användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet är obetydlig, och

3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig.

I paragrafen regleras krav på att ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter samt under vilka förhållanden det är tillåtet att inte tillämpa sådana villkor. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 35.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.8, jämför prop. 2010/11:25 s. 12 f. och 27 f.

29 § Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska genast underrätta dem med vilka trafikeringsavtal ingåtts och som är berörda om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

I paragrafen anges att en infrastrukturförvaltare avgör när det inte längre råder sådana normala driftsförhållanden att villkor för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 28 § ska tillämpas. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 22 b § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.8, jämför prop. 2010/11:25 s. 28 f.

30 § Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägssystemet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda.

I paragrafen regleras hur en kvalitetsavgift ska vara utformad. Genom paragrafen genomförs del av artikel 35.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519).

Kvalitetsavgifter ska utformas så att båda parter i avtalet vidtar skäligen åtgärder för att minimera driftsstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda. Detta är ett mer långtgående krav än att enbart förebygga driftsstörningar (jfr hittillsvarande paragraf i järnvägslagen).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.8, jämför prop. 2010/11:25 s. 23 f.

Bemyndigande

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

1. kapacitetstilldelning,

2. beskrivning av järnvägsnät, och

3. beredskapsplaner.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 25 § järnvägslagen (2004:519).

Genom bemyndigandet i *punkterna 1 och 2* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning (tilldelning av infrastrukturkapacitet) och beskrivning av järnvägsnät. Bemyndigandet möjliggör genomförande av direktivet i de delar som bedöms lämpligare att införa i förordning eller myndighetsföreskrifter. Bemyndigandet är vitt och avser t.ex. alla förhållanden som rör kapacitetstilldelningsförfarandet samt vad en järnvägsnätsbeskrivning ska innehålla och hur infrastrukturförvaltare där ska redogöra för t.ex. tillträdesvillkor och avgifter.

Med stöd av bemyndigandet i *punkt 3* kan föreskrifter meddelas om krav på verksamhetsutövare att upprätta och ha beredskapsplaner för olika situationer. Det gäller bl.a. krav på planer för att järnvägsföretag som bedriver persontrafik ska säkerställa att passagerare vid ett allvarligt avbrott i trafiken kan få assistans samt att sådana planer samordnas med andra berörda aktörer, t.ex. infrastrukturförvaltare (jfr artikel 13.a.3 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1.

8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter

Avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur

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

I paragrafen anges det grundläggande kravet på att de avgifter som infrastrukturförvaltare tar ut för användning av infrastrukturen enligt förevarande kapitel ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Genom paragrafen genomförs artiklarna 29.1–29.3, 31.1 och 31.2 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 129 f.

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

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

I paragrafen regleras en skyldighet för infrastrukturförvaltare att samarbeta med andra infrastrukturförvaltare. Genom paragrafen genomförs artikel 37.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 1 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 114 f.

Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

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

I paragrafen regleras vilka avgifter som ska tas ut för det s.k. minimipaketet av tillträdestjänster (se 7 kap. 4 §). Genom paragrafen genomförs artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

En infrastrukturförvaltare ska enligt direktivet ta ut banavgifter för att täcka hela eller delar av dennes kostnader. Av artikel 31.3 framgår att infrastrukturförvaltare ska ta ut avgifter som motsvarar de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon (s.k. direkta kostnader). I förhållande till hittillsvarande paragraf i järnvägslagen klargörs att de avgifter som infrastrukturförvaltaren ska ta ut endast ska omfatta de direkta kostnaderna för minimipaketet av tillträdestjänster. Hur dessa avgifter ska beräknas och vilka av infrastrukturförvaltarens kostnader som får ligga till grund för avgiften framgår av 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.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 131 f.

4 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en extra avgift för användning av överbelastad infrastruktur för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 7 kap. 17 §, får den extra avgiften inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Ett 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.

I paragrafen regleras en infrastrukturförvaltares möjlighet att ta ut en extra avgift för överbelastad infrastruktur. Genom paragrafen genomförs artikel 31.4 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1 och 15.3.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 131 f.

5 § Infrastrukturförvaltaren får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att

- ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som framförandet av ett tåg orsakar, eller
- ge incitament till att utrusta tåg med ett europeiskt fordonsbaserat tågskyddssystem (ETCS).

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

I paragrafen ges en infrastrukturförvaltare möjlighet att differentiera avgifter. Genom paragrafen genomförs artiklarna 31.5 och 32.4 i direktiv

2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Paragrafen saknar Prop. 2021/22:83
motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket första strecksatsen* anges att en infrastrukturförvaltare får differentiera de avgifter som avses i 3 § (direkta kostnader) för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften av ett tåg orsakar. Varje sådan differentiering ska ske i enlighet med påverkans omfattning. Ett exempel på en kostnad för miljöpåverkan skulle kunna vara externa kostnader för föroreningar som användning av diesellok orsakar.

I *första stycket andra strecksatsen* anges att en infrastrukturförvaltare får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet ETCS som ansluter till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg ERTMS.

I *andra stycket* anges att en differentiering av avgifterna enligt första eller andra stycket inte får leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.2 och 15.3.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 131 f.

6 § Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än de 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, med tillägg av ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

Genom paragrafen ges en infrastrukturförvaltare under vissa förhållanden en möjlighet att ta ut högre avgifter för att uppnå kostnadstäckning. Genom paragrafen genomförs del av artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 137 f.

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 de 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 §§.

I paragrafen regleras en infrastrukturförvaltares möjlighet att i vissa fall ta ut högre avgifter än vad som annars är tillåtet för att finansiera särskilda infrastrukturprojekt. Genom paragrafen genomförs artikel 32.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 139 f. och prop. 2014/15:120 s. 116.

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.

Infrastrukturförvaltaren får även ge rabatt på avgifter som avser ett bestämt infrastrukturavsnitt, om rabatten kan hänföras till administrativa kostnadsbesparingar.

En rabatt på avgifter ska tillämpas på lika villkor för alla användare i viss trafik.

I paragrafen regleras när infrastrukturförvaltare får ge rabatter på avgifter. Genom paragrafen genomförs artikel 33.1–33.5 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519).

Andra stycket är nytt i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen. En infrastrukturförvaltare får ge rabatt på avgifter för en viss del av infrastrukturen. En förutsättning är att infrastrukturförvaltaren har gjort administrativa kostnadsbesparingar som motsvarar rabatten. Det kan exempelvis göras genom effektivisering av administrationen.

Av *tredje stycket* framgår att rabatter ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt genom att alla användare i viss trafik ska ges likvärdiga rabatter. Detta gäller även enligt hittillsvarande paragraf i järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 140.

Bokningsavgifter

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

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltares möjlighet att ta ut en avgift för infrastrukturkapacitet som tilldelats en sökande men inte utnyttjats. Genom paragrafen genomförs artikel 36 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

En infrastrukturförvaltare får ta ut en s.k. bokningsavgift för kapacitet som har begärts och tilldelats men inte utnyttjats. Till skillnad från regleringen i järnvägslagen begränsas inte längre bokningsavgiften till att motsvara hela eller en del av den avgift som betalats för tågläget. I stället används lydelsen från direktivet – ”en lämplig avgift”. Genom paragrafen ska ett effektivt nyttjande av infrastrukturen främjas.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 142.

Avgifter för museitrafik

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

Paragrafen reglerar undantag från kravet i 3 § på att ta ut avgift för användning av infrastrukturkapacitet för museitrafik. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2006/07:45 s. 96 f.

Bemyndiganden

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

1. undantag från avgifter,
2. avgiftssamarbete enligt 2 §, och

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 10 § 1 och 2 järnvägslagen (2004:519).

Till skillnad från regleringen i järnvägslagen får föreskrifter meddelas om undantag från avgifter enligt kapitlet. Genom bemyndigandet skapas viss flexibilitet i regelverket för oförutsedda händelser, jämför t.ex. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet, enligt vilken medlemsstaterna får besluta att infrastrukturförvaltarna inte ska ta ut vissa avgifter.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 114 f. och 116 f.

9 kap. Tjänster

Grundläggande tjänster

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

De anläggningar som avses i första stycket är

1. stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, däribland faciliteter för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för biljettförsäljning,

2. godsterminaler,

3. rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling,

4. sidospår för uppställning,

5. underhållsanläggningar, dock inte anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,

6. andra tekniska anläggningar än de som avses i 5 samt anläggningar för rengöring och tvätt,

7. hamnanläggningar med järnvägsanslutning, och

8. bränsledepåer.

Som en grundläggande tjänst avses också tillhandahållande av hjälpmedel för olycksundsättning.

I paragrafen regleras grundläggande tjänster. Genom paragrafen genomförs artikel 13.2 och punkt 2 i bilaga II till direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 23 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska en tjänsteleverantör bevilja tillträde till anläggningar för sådana tjänster som räknas upp i andra och tredje styckena, de s.k. grundläggande tjänsterna, på icke-diskriminerande villkor. Att ges tillträde till en anläggning för tjänster innefattar en rätt att nyttja spåren i anläggningen. Med andra som ansöker om tillträde till en grundläggande tjänst avses andra aktörer än järnvägsföretag som utför eller organiserar trafik.

I *andra stycket* listas de anläggningar för tjänster där grundläggande tjänster tillhandahålls. Listan överensstämmer i allt väsentligt med den uppräkningslista som finns i bilaga II punkt 2 till direktiv 2012/34/EU, dock med vissa språkliga förtydliganden. Till skillnad från motsvarande paragraf i järnvägslagen regleras hjälpmedel för olycksundsättning i ett *tredje stycke*, eftersom det inte är fråga om en tjänst som kan hänföras till en anläggning för tjänster.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 63 f. och s. 66.

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 rimlig tid.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska i förekommande fall och 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.

I paragrafen regleras bl.a. skyldigheten för tjänsteleverantörer av grundläggande tjänster att så långt möjligt tillhandahålla sina tjänster till alla dem som ansöker om att få tillgång till dessa. Genom paragrafen genomförs artikel 13.4 och delar av artikel 13.5 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 23 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 71 f.

3 § Om en anläggning för tjänster som avses i 1 § *andra stycket* inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande av tjänst 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.

Paragrafen innehåller en skyldighet för den som innehar en anläggning för grundläggande tjänster som står oanvänd att under vissa förutsättningar offentliggöra möjligheten att hyra eller leasa anläggningen. Genom paragrafen genomförs artikel 13.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 23 b § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 70 f.

Tilläggstjänster och extratjänster

4 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan som ansöker om en sådan tjänst 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.

I paragrafen uppställs bl.a. en skyldighet för den som tillhandahåller en tilläggstjänst eller extratjänst att tillhandahålla tjänsten på icke-diskriminerande villkor. Genom paragrafen genomförs artikel 13.7 och 13.8 samt punkt 3 och 4 i bilaga II till direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 23 c § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 73 f.

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 genomfartstrafik.

I paragrafen behandlas tillträde till spår för genomfartstrafik inom en anläggning för tjänster. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I en anläggning för tjänster kan det finnas flera tjänstetillhandahållare och spårinnehavare. Spår inom en anläggning för tjänster är inte att anse som järnvägsinfrastruktur (se definition av begreppet i 1 kap. 9 §). Spåren inom en anläggning för tjänster omfattas därför inte av bestämmelserna om rätt till tillträde och avgifter för järnvägsinfrastruktur. Paragrafen innebär att för genomfartstrafik som är nödvändig för att nå en anläggning för tjänster, ska berörda tjänsteleverantörer genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde. Paragrafen aktualiseras i konfliktsituationer. Det kan gälla en tjänsteleverantör som behöver genomfartsspåret för sin egen verksamhet, t.ex. för att sälja tjänsten uppställning, och ett järnvägsföretag som behöver använda samma spår för att nå en annan anläggning för tjänster. Paragrafen anger att tjänsteleverantörerna då ska samarbeta med varandra för att säkerställa tillträde till spåren för genomfart.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1.3.

Avgifter för tjänster

6 § Avgifter för tjänster enligt detta kapitel och för användning av spår inom en anläggning för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 1 § och för sådan genomfartstrafik som avses i 5 § får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med tillägg av 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 som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

I paragrafen regleras krav på icke-diskriminerande avgifter för tjänster samt ett tak för avgifterna i vissa fall. Genom paragrafen genomförs artiklarna 3.17, 31.7 och 31.8 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

I *andra stycket* görs ett tillägg i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen för att reglera avgiften för sådan genomfartstrafik som avses i 5 §.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 76 f.

Krav på oberoende och separata räkenskaper

7 § Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst inom en sådan anläggning som avses i 1 § andra stycket 1–4, 7 eller 8 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 det dominerande företaget eller organet ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och
2. tjänsteleverantören organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

I paragrafen regleras krav på oberoende och separata räkenskaper. Genom paragrafen genomförs artikel 13.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 4 kap. 2 a § järnvägslagen (2004:519).

I förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen begränsas kraven på separata räkenskaper och oberoende beslutsfattande av tjänsteleverantörer till de tjänster som tillhandahålls i de anläggningar för tjänster som avses i 1 § andra stycket 1–4, 7 eller 8. Det överensstämmer med de krav som framgår av artikel 13.3 och bilaga II till direktiv 2012/34/EU.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 95 f.

Bemyndiganden

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

1. tillhandahållande, redovisning och bokföring av tjänster, och
2. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 4 kap. 3 § 1, 6 kap. 25 § 6 och 7 kap. 10 § 3 järnvägslagen (2004:519).

Genom bemyndigandet i *punkt 1* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om tjänster, t.ex. regler om förfarandet för tillhandahållande av tjänster och om avgifter för tjänster. Bemyndigandet syftar i första hand till att möjliggöra för genomförande på lägre föreskriftsnivå av de delar av direktiv 2012/34/EU som inte genomförs i förevarande lag. Genom bemyndigandet kan det t.ex. meddelas föreskrifter om vilka krav som gäller för att en tilldelningsprocess ska anses uppfylla kraven på icke-diskriminering och öppenhet. Möjligheter att meddela föreskrifter begränsas dock av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om förfarande och kriterier för tillträde till tjänster.

Med stöd av bemyndigandet kan det 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 2 § första stycket. Enligt artikel 13.4 i direktiv 2012/34/EU ska en sådan tidsfrist fastställas av regleringsorganet (i Sverige tillsynsmyndigheten).

Bemyndigandet i *punkt 2* avser föreskrifter om skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter. Enligt artikel 31.10 i direktiv 2012/34/EU ska information om avgifter 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. Eftersom Trafikverket är den dominerande infrastrukturförvaltaren, kommer det oftast bli fråga om publicering i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 73 f., 76 f. och 95 f.

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 än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

Genom paragrafen ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att avgöra i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster som Europeiska kommissionen beslutat med stöd av artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra sökande än järnvägsföretag. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Artikel 13 i direktiv 2012/34/EU ger endast järnvägsföretag rätt till tillträde till tjänster. I Sverige ges emellertid även andra sökande rätt att ansöka om och få tillträde till tjänster. I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till tjänster används begreppet sökande i stället för järnvägsföretag. Det anges dock också att hänvisningar till sökande i förordningen ska förstås som hänvisningar till järnvägsföretag (artikel 1 andra stycket). Om emellertid nationell lagstiftning berättigar andra sökande än järnvägsföretag att ansöka om tillträde till anläggningar för tjänster, ska relevanta bestämmelser i förordningen även gälla dessa. Genom förevarande bemyndigande ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att begränsa tillämpningen av genomförandeförordningen för andra sökande än järnvägsföretag. Hänvisningen till artikeln är dynamisk, dvs. gäller inte enbart en viss lydelse av artikeln.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1.4.

10 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter 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 2012/34/EU och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgifter i fråga om tillsyn enligt lagen. Genom paragrafen genomförs del av artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn enligt lagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Med föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen avses både föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndiganden i lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen, dvs. verkställighetsföreskrifter och andra föreskrifter som inte kräver reglering eller bemyndigande i lag (restkompetensen).

Andra stycket innehåller en nyhet i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen. Det tydliggörs att tillsynsmyndigheten även ska utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har beslutats med stöd av direktiv 2012/34/EU och av godskorridorförordningen (EU) nr 913/2010 (jfr 1 kap. 8 §). I de fall tillsynsmyndigheten bedriver tillsyn enbart över tillämpningen av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter krävs att det tydligt framgår av den aktuella EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering att det är myndighetens uppgift att i visst avseende bedriva tillsyn. Tillsynsmyndigheten har vid sådan tillsyn rätt att använda sig av samma tillsynsverktyg och har samma befogenheter som i fråga om annan tillsyn enligt lagen. Det gäller även möjligheten att begära hjälp av Polismyndigheten och verkställighet hos Kronofogdemyndigheten (se 2 §).

Övervägandena finns i avsnitt 17.1 och 17.2 och 17.6.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

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

a) tillsynen,

b) bedömningen av ansökningar om licens,

c) prövning av tvist enligt 8 §,

d) fullgörande av Sveriges skyldighet att lämna uppgifter om förhållanden som regleras i denna lag till Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå, och

e) 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.

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, avhysning eller avlägsnande.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn och myndighetens befogenheter i tillsynsarbetet. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 § första till tredje styckena och 3 a § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen innehåller i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen vissa justeringar och förtydliganden med anledning av att förevarande lag till skillnad från järnvägslagen begränsas till frågor om järnvägsmarknaden. Med handlingar avses i *första stycket 1* både pappersdokument och handlingar i elektronisk form.

En skillnad i förhållande till hittillsvarande järnvägslag är också att Tullverket inte längre ska ha som en särskild uppgift att lämna hjälp vid tillsynen. Möjligheten att begära bistånd av Polismyndigheten kvarstår. I tillsynsmyndighetens uppgifter ingår bl.a. tillsyn av järnvägsverksamhet som kan påverka trafiksäkerheten och som kan kräva att omedelbara åtgärder vidtas.

Övervägandena finns i avsnitt 17.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

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

I paragrafen regleras en skyldighet för dem som förhandlar om avgifter för infrastrukturkapacitet att ge tillsynsmyndigheten insyn i förhandlingarna. Genom paragrafen genomförs del av artikel 56.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 3 § fjärde stycket järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

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

Paragrafen reglerar en uppgiftsskyldighet för den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 3 b § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.1, jämför prop. 2006/07:45 s. 68 f.

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

5 § 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.

I paragrafen regleras krav på befattningshavare vid tillsynsmyndigheten i syfte att garantera myndighetens oberoende. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 55.3 i direktiv 2012/34/EU. Hänvisningen till direktivet är statisk, dvs. gäller i den lydelse av artikeln som anges i

Prop. 2021/22:83 paragrafen. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 3 c § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.4, jämför prop. 2014/15:120 s. 99 f.

6 § En befattningshavare som avses i 5 § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphört 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.

I paragrafen regleras krav på karens sedan en anställning som ansvarig befattningshavare vid tillsynsmyndigheten har upphört. Genom paragrafen genomförs del av artikel 55.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 3 d § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.4, jämför prop. 2014/15:120 s. 99 f.

Förelägganden

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

Ett föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta förelägganden. Genom paragrafen genomförs artikel 56.9, 56.12 och 57.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket skiljer sig åt från motsvarande bestämmelse i järnvägslagen genom att det i järnvägslagen vid sidan av förelägganden även talas om förbud. Avsikten är dock inte att den nya lydelsen ska innebära någon förändring i sak. Ett föreläggande kan utformas som ett förbud. Det görs också ett tillägg om att förelägganden får meddelas för att säkerställa att 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 (se 1 § andra stycket) följs. Paragrafen skiljer sig åt från motsvarande paragrafer i järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem genom att den inte omfattar en möjlighet för tillsynsmyndigheten att meddela förelägganden för att säkerställa efterlevnaden av beslut (med hittillsvarande terminologi i järnvägslagen villkor) som meddelats i anslutning till lagen. Några sådana beslut aktualiseras inte enligt förevarande lag.

Enligt *andra stycket* får förelägganden förenas med vite. Allmänna bestämmelser om vite finns i viteslagen (1985:206).

Enligt *tredje stycket* får vite inte dömas ut för ett förfarande för vilket någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag.

Tredje stycket motsvarar, med viss anpassning till begreppsanvändningen i konkurrenslagen, 8 kap. 4 § tredje stycket järnvägslagen. Prop. 2021/22:83

Övervägandena finns i avsnitt 17.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Prövning av tvist

8 § Ett järnvägsföretag eller den som ansökt om eller beviljats infrastrukturkapacitet eller tillgång till en tjänst får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare, en tjänsteleverantör eller ett vertikalt integrerat företag står i överensstämmelse med 4–9 kap., föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 9 kap. 1 § 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.

Tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna i tvisten inom en månad från det att tvisten hänskjutits till myndigheten. Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt och senast sex veckor från det att all relevant information i tvisten har lämnats in, besluta i de frågor som tvisten gäller.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgift att pröva tvister om huruvida förevarande lag har följts av järnvägens aktörer. Genom paragrafen genomförs artiklarna 13.5, 56.1 och 56.9 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

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. I förhållande till järnvägslagen görs tillägget att beslut fattade av vertikalt integrerade företag kan hänskjutas för prövning till tillsynsmyndigheten. Tvisterna ska enligt artikel 56.1 i direktiv 2012/34/EU kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning (inklusive innehåll i järnvägsvägsnätsbeskrivning) och avgiftsuttag. Genom ändringsdirektivet utvidgas området för frågor som kan bli föremål för tvistlösning till att omfatta trafikledning, planering av moderniserings- eller underhållsarbeten och efterlevnaden av kraven i artiklarna 2.13 och 7–7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Det innebär att de beslut som kan bli föremål för tvistlösning gäller den reglering som återfinns i 4–9 kap. i lagen. Beslut som rör licenser (2 kap.) och redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.) kan alltså inte bli föremål för prövning av tvist enligt denna paragraf.

Tredje stycket är delvis nytt i förhållande till järnvägslagen och innebär att tillsynsmyndigheten inom en månad ska begära in relevant information och inleda samråd med parterna i tvisten. I likhet med järnvägslagen framgår också att tidsfristen, inom vilken tillsynsmyndigheten ska ha fattat beslut i tvisten, är sex veckor från det att all relevant information lämnats till tillsynsmyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 147 f. och prop. 2014/15:120 s. 79 f. och 113 f.

Övervakning av tillämpning av samarbetsavtal

9 § Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal enligt 4 kap. 7 §. Myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal bör ändras eller upphävas.

I paragrafen regleras att tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen innebär att tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av sådana samarbetsavtal som en infrastrukturförvaltare kan ingå med järnvägsföretag enligt 4 kap. 7 §. Tillsynsmyndigheten får lämna rekommendationer om att ett samarbetsavtal bör ändras eller upphävas. Samarbetsavtalen omfattas däremot inte av tillsynsmyndighetens tillsyn enligt 10 kap. 1 §. Myndigheten kan inte meddela förelägganden enligt 10 kap. 7 § vad gäller avtalen. Däremot skulle ett samarbetsavtal kunna innebära att en infrastrukturförvaltare bryter mot andra regler som kan bli föremål för tillsyn och åtgärder enligt lagen.

I 4 kap. 7 § andra stycket anges att infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.3.

Bemyndiganden

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

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 4 §, och
2. prövning av tvister.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar hittillsvarande 8 kap. 10 § 1 och 4 järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.1 och 17.6.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 147 f. och prop. 2006/07:45 s. 68 f.

11 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen regleras möjligheten att överklaga tillsynsmyndighetens beslut. Genom paragrafen genomförs del av artikel 56.10 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

Det klargörs i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen att möjligheten att överklaga även ska gälla beslut enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har 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 (jfr 10 kap. 1 § andra stycket). Prop. 2021/22:83

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 154.

2 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av licens gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

I paragrafen regleras när tillsynsmyndighetens beslut börjar gälla. Genom paragrafen genomförs del av artikel 56.10 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

I förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen 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 (jfr 10 kap. 1 § andra stycket).

Övervägandena finns i avsnitt 19.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 203.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. Bestämmelserna i 4 kap. 3, 4, 8 och 9 §§ gäller inte för en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om den privata parten i avtalet också är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

3. Bestämmelserna i 5 kap. 2, 3 och 5–10 §§ gäller inte för ett vertikalt integrerat företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om det i det vertikalt integrerade företaget ingår ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

4. En licens som har beviljats enligt 3 kap. 2 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) gäller som en licens enligt 2 kap. denna lag.

5. Ett låneavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före ikraftträdandet är tillåtet trots att det inte uppfyller kraven i 5 kap. 7 §, om lånet har ingåtts till marknadsränta och har betalats ut och betalas av.

6. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Första punkten anger dagen för lagens ikraftträdande.

Andra punkten innehåller undantag från vissa paragrafer i 4 kap. för infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom ramen för ett avtal om offentlig-privat partnerskap. För att undantaget ska gälla ska avtalet ha ingåtts före den 16 juni 2015 och den privata parten i avtalet ska också vara ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på den aktuella järnvägsinfrastrukturen. Genom punkten utnyttjas den möjlighet som ges i artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU)

2016/2370, att undanta infrastrukturförvaltare som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap från artiklarna 7, 7a och 7d. Undantagen avser regler som syftar till att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Det gäller verksamhetens organisation, styrelseledamöters och andra befattningshavares opartiskhet samt finansiella krav i fråga om hur intäkter ska användas och förbud mot lån mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Tredje punkten innehåller undantag för vertikalt integrerade företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom ramen för ett avtal om offentlig-privat partnerskap från vissa paragrafer i 5 kap. Vad som utgör ett vertikalt integrerat företag framgår av 5 kap. 1 §. För att undantaget ska gälla ska avtalet om offentlig-privat partnerskap ha ingåtts före den 16 juni 2015. Vidare ska det i det vertikalt integrerade företaget också ingå ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen. Genom punkten utnyttjas den möjlighet som ges i artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370, att undanta vertikalt integrerade företag som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap från artiklarna 7, 7a och 7d. Undantagen avser regler som syftar till att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i förhållande till andra enheter i det vertikalt integrerade företaget. Det gäller t.ex. krav på organisation, utövande av de väsentliga uppgifterna och särskilda regler om finansiell insyn i vertikalt integrerade företag.

Fjärde punkten reglerar vad som gäller för licenser som har beviljats före lagens ikraftträdande. En sådan licens fortsätter att gälla och ska anses vara en licens enligt denna lag.

Femte punkten innehåller en bestämmelse om låneavtal som före lagens ikraftträdande har ingåtts mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag (jfr 5 kap. 7 §). Vad som utgör ett vertikalt integrerat företag framgår av 5 kap. 1 §. Enligt punkten är ett sådant lån tillåtet även om det inte fullt ut uppfyller kraven i 5 kap. 7 §. Sådana lån som ingåtts före ikraftträdandet behöver inte ha ingåtts på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil. I övrigt ska dock lånet ha ingåtts till en ränta som motsvarar marknadsränta. Vidare ska lånet ha betalats ut och betalas av genom att det sker amorteringar. Det är fråga om en offentligrättslig marknadsreglering och bestämmelsen påverkar inte lånets civilrättsliga giltighet. Lånet upphör alltså inte att gälla mellan parterna, om förutsättningarna i förevarande punkt inte är uppfyllda. Bestämmelsen utformas enligt *Lagrådets* förslag.

Sjätte punkten reglerar handläggning av mål och ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande. De ärenden och, efter överklagande till förvaltningsdomstol, mål som regleras i lagen gäller t.ex. prövning av licenser enligt 2 kap., tillsynsärenden enligt 10 kap. och prövning av tvister enligt 10 kap. 8 §. Övergångsbestämmelsen innebär att järnvägslagen och till den lagen anslutande föreskrifter gäller vid prövning av sådana mål och ärenden.

Övervägandena finns i avsnitt 20.1.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om tekniska krav för fasta installationer och fordon. Syftet med lagen är att bidra till ett europeiskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

Paragrafen anger bl.a. lagens innehåll och att lagen genomför direktiv (EU) 2016/797. Den genomför del av artikel 1 i direktivet. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519). Hänvisningen till direktivet är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

I paragrafen anges att syftet med lagen är att bidra till ett europeiskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem. Med detta avses i första hand järnvägssystemet inom EU, men även EES och Schweiz har anslutit sig till samarbetet inom EU på järnvägsområdet. Med driftskompatibilitet avses egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som uppställda prestandakrav uppfylls (jfr artikel 2.2 i direktiv (EU) 2016/797).

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter (2 kap.),
- godkännande av fasta installationer (3 kap.),
- godkännande av fordon (4 kap.),
- tillsyn och register (5 kap.),
- sanktionsavgift (6 kap.),
- omprövning och överklagande (7 kap.).

Paragrafen innehåller en beskrivning av lagens innehåll.

Beskrivningen tjänar också som innehållsförteckning till lagen.

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Paragrafen behandlar lagens tillämpningsområde. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 1.1 och 3.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att tillämpningsområdet motsvaras av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Lagen reglerar tekniska krav inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Unionens järnvägssystem definieras i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797 som de delar förtecknats i bilaga I till direktivet. Med

Europeiska unionens järnvägssystem avses de järnvägsnät och fordon som räknas upp och beskrivs i bilagan. Vidare definieras begreppet järnvägsnät i artikel 2.4 i direktivet. Med järnvägsnät avses de linjer, stationer, terminaler och fasta utrustning som behövs för att säkerställa att unionens järnvägssystem fungerar säkert och kontinuerligt. I unionens järnvägssystem ingår också de fordon som trafikerar eller kan förväntas trafikera de järnvägsnät som ingår i unionens järnvägssystem. Unionens järnvägssystem delas i sin tur upp i de strukturellt och funktionellt definierade delsystem som framgår av bilaga II till direktivet. De strukturella delsystemen är t.ex. Infrastruktur, Energi och Rullande materiel. De funktionellt definierade delsystemen är t.ex. Drift och trafikledning. Begreppet unionens järnvägssystem är därmed vitt och innefattar utöver järnvägsnät och fordon t.ex. drift och förvaltning av systemet (jfr definitionen av järnvägssystem i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen).

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.1.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

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

Trots första stycket 1 ska lagen tillämpas på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät om inte något annat är särskilt föreskrivet.

Paragrafen behandlar undantag från lagens tillämpningsområde. Genom paragrafen genomförs artikel 1.3 och 1.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket samt 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Första stycket innehåller fyra punkter.

Enligt *första punkten* undantas tunnelbana och spårväg från lagens tillämpningsområde. Punkten genomför artikel 1.3. a och b i direktivet. Ett motsvarande undantag finns i hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen.

Enligt *andra punkten* undantas järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransporter i lokal-, stads- eller förtortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Punkten genomför artikel 1.3 c i direktivet. Innebörden av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem framgår av författningskommentaren till 3 §. Begreppet funktionellt åtskilt innebär antingen ett nät som är helt tekniskt åtskilt genom att spåren inte är sammankopplade eller ett nät som används helt åtskilt från det övriga nätet, t.ex. genom att det har placerats ett stoppblock eller dylikt för att hindra trafik mellan näten. Lagen tillämpas inte heller i fråga om fordon som enbart används på sådana nät. Ett motsvarande undantag finns i hittillsvarande 2 kap. 13 § andra stycket järnvägslagen.

Genom *tredje punkten* undantas privatägda järnvägsnät som ägaren till nätet eller en operatör vid nätet använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik och fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Genom punkten utnyttjas möjligheten att undanta sådana nät enligt artikel 1.4 a i direktivet. Undantaget avser i första hand nät som brukar omnämnas industrispår. Undantaget omfattar fordon under förutsättning att de enbart används på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används på andra nät ska lagen tillämpas. Med en operatör avses i första hand en verksamhetsutövare som utför tjänster för ägaren av det privatägda nätet. En operatör kan t.ex. avse en spårinnehavare. Undantaget omfattar även privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det kan t.ex. vara fråga om avgiftsfri trafik för passagerare inom en hamn eller personal som transporteras inom ett industriområde. Undantaget saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag.

Genom *fjärde punkten* undantas järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål. Därmed utnyttjas undantagsmöjligheten i artikel 1.4 b i direktivet. Ett järnvägsnät med lokalt ändamål kan t.ex. avse kommunalägda depåspår. Till skillnad från motsvarande undantag i järnvägssäkerhetslagen bedöms järnvägsnät och fordon i denna punkt separat. Inom undantaget faller t.ex. museifordon även om dessa används på den svenska delen av unionens järnvägsnät. För tekniska krav och godkännande av sådana fordon tillämpas i stället lagen om nationella järnvägssystem. Undantaget motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen. Genom verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § regeringsformen kan det preciseras vad som avses med järnvägsnät eller fordon som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Av *andra stycket* framgår att för spårvagnar som kan användas på både snabbspårväg och järnväg, s.k. duospårvagnar, ska järnvägstekniklagen tillämpas i avsaknad av särskilda föreskrifter. Av 10 § 1 framgår att föreskrifter om bl.a. tillämpligheten av lagen i fråga om duospårvagnar får meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.2.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

I lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag.

Paragrafen upplyser om andra tillämpliga lagar med anknytning till förevarande lag. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Första stycket upplyser om att bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Andra stycket upplyser om att bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen finns i lagen om nationella järnvägssystem. Därmed avses i första hand sådana järnvägsnät och fordon som anges i 4 § 2–4. Samtliga järnvägssystem ska alltså omfattas av antingen förevarande lag eller av lagen 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. Den franska texten gäller om originaltexterna skiljer sig åt.

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

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 det bilang som avses i 6 § första stycket, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Paragraferna behandlar internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag. De motsvarar hittillsvarande 1 kap. 2 b och 2 c §§ järnvägslagen (2004:519).

Genom paragraferna införlivas genom inkorporering bilang G till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) i svensk lag. Bihang G 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 bilang G i sin helhet in som bilaga till järnvägstekniklagen. Av 10 § 2 framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tekniskt godkännande enligt bilang G.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3., jämför prop. 2014/15:58 s. 32 och 46 f.

Tillsynsmyndighet

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om godkännande och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten fullgör också de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Paragrafen anger att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten pröva ansökningar om godkännande av fasta installationer enligt 3 kap. och godkännande av fordon enligt 4 kap. samt utöva tillsyn enligt 5 kap. och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Tillsynsmyndigheten ska också utföra andra uppgifter som framgår av lagen. Med andra uppgifter avses bl.a. marknads kontroll enligt 5 kap. 9 § och registrering av fordon enligt 5 kap. 11 § samt uppgiften som s.k. anmälande myndighet för utsedda

organ, dvs. sådana organ som utför EG-kontroll i förhållande till nationella regler enligt 2 kap. 3 §.

Andra stycket innehåller en upplysning om att tillsynsmyndigheten fullgör de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. Att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet i Sverige regleras i 1 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen och innebär inte någon nyhet i sak. Beträffande definitionen av nationell säkerhetsmyndighet, se artikel 2.25 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798.

Direktiv (EU) 2016/797 har ersatt det upphävda direktivet 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen. Enligt artikel 58 i direktiv (EU) 2016/797 ska hänvisningar till det upphävda direktivet anses utgöra hänvisningar till det nya. Tillsynsmyndighetens skyldigheter omfattar alltså även uppgifter som faller på den nationella säkerhetsmyndigheten enligt rättsakter som fortfarande är tillämpliga och som utfärdats enligt det upphävda direktivet.

Övervägandena finns i avsnitt 17.2 och 17.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f. och 143 f.

Ord och uttryck i lagen

9 § I lagen avses med

delsystem: strukturella eller funktionella delar av Europeiska unionens järnvägssystem,

driftskompatibilitetskomponenter: komponenter i delsystem som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797.

Paragrafen anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck.

Definitionerna av *EES* och *infrastrukturförvaltare* motsvarar definitionerna i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519), se prop. 2003/04:123 s. 169.

Med *delsystem* avses de strukturella och funktionella delarna av unionens järnvägssystem som de anges i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797. De strukturella delsystemen är Infrastruktur, Energi, Markbaserad trafikstyrning och signalering, Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering samt Rullande materiel. De funktionella delsystemen är Drift och trafikledning, Underhåll och Telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik (jfr artikel 2.5 i direktiv (EU) 2016/797).

Med *driftskompatibilitetskomponenter* avses alla komponenter i ett delsystem som har direkt eller indirekt betydelse för driftskompatibiliteten i järnvägssystemet. Driftskompatibilitetskomponenter kan både vara materiella och immateriella (jfr artikel 2.7 i direktiv (EU) 2016/797).

Med *fordon* avses järnvägsfordon som är utformade för trafikering av järnvägsnät. Definitionen omformuleras något med beaktande av definitionen av fordon i artikel 2.3 i direktiv (EU) 2016/797. I järnvägsfordon innefattas olika slags fordon, t.ex. lok, motorvagnar, personvagnar, godsvagnar och arbetsfordon. En grundförutsättning för att omfattas är att fordonet trafikerar järnvägsnätet på egna hjul, jämför artikel 2.3 i direktiv (EU) 2016/797.

Med *järnvägsföretag* avses den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik, dvs. själva framförandet av ett tåg eller ett lok i t.ex. gods- eller persontrafik, jämför artikel 2.45 i direktiv (EU) 2016/797.

Med *TSD* avses en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797, eller tidigare direktiv som ersatts av detta, antagen teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Att en TSD som utfärdats med stöd av tidigare direktiv fortsatt gäller (om den inte har upphävts) följer av artikel 58 i direktiv (EU) 2016/797. Enligt artikeln ska hänvisningar till det upphävda Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen anses utgöra hänvisningar till det nya direktivet. Detsamma gäller enligt artikel 40 i direktiv 2008/57/EG i förhållande till de direktiv som gällde dessförinnan, dvs. direktiven 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg. En eller flera TSD konkretiserar i form av tekniska krav de väsentliga krav som enligt bilaga III till direktivet ska gälla för delsystem eller del av ett sådant. Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/797 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen (jfr artikel 2.11 i direktiv (EU) 2016/797).

Övervägandena finns i avsnitt 11.1.1 och 11.1.2.

Bemyndiganden

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

1. lagens tillämplighet på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät, och
2. sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 6 §.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel.

Enligt 1 kap. 4 § andra stycket ska spårvagnar som används för trafik på både snabbspårväg och järnväg, s.k. duospårvagnar, omfattas av lagen om inte annat är särskilt föreskrivet. Genom bemyndigandet i *första punkten*, som saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519), ges möjlighet att meddela föreskrifter om huruvida och i så fall i vilken utsträckning duospårvagnar ska omfattas av lagen. I den mån duospårvagnar inte omfattas av denna lag, omfattas de av lagen om nationella järnvägssystem.

Andra punkten motsvarar bemyndigandet i hittillsvarande 1 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519), jämför prop. 2014/15:58 s. 32 och 46 f.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.2.

11 § 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 direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

I paragrafen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för myndigheternas verksamhet i anslutning till lagen. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

Bemyndigandet utvidgas i förhållande till motsvarande bemyndigande i hittillsvarande järnvägslagen 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 (se författningskommentaren till 3 § första stycket).

Övervägandena finns i avsnitt 17.10, jämför prop. 2010/11:30 s. 67 f.

2 kap. Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter

Väsentliga krav

1 § Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla i TSD och nationella regler föreskrivna krav om

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

Med nationella regler avses föreskrifter som har antagits enligt ett särskilt föreskrivet förfarande för att uppfylla kraven i första stycket.

Paragrafen anger vilka tekniska krav som gäller för järnvägssystemet. Den genomför delar av artiklarna 3.1 och 4.2 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska delsystem och i dessa ingående driftskompatibilitetskomponenter samt gränssnitten dem emellan överensstämma med de i tillämpliga TSD och nationella regler föreskrivna väsentliga kraven. De gränssnitt som avses omfattar gränssnitten mellan olika delsystem, gränssnitten mellan delsystem och komponenter och gränssnitten mellan olika komponenter inom samma delsystem. De väsentliga kraven gäller säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Vad som närmare avses med de olika kraven preciseras i bilaga III till direktivet. Regleringen skiljer sig åt från hittillsvarande reglering i järnvägslagen genom att kraven på överensstämmelse med de ”väsentliga kraven” begränsar sig till dessa krav som de kommer till uttryck i TSD och nationella regler. I hittillsvarande reglering har i stället kravet på överensstämmelse gällt både i förhållande

till TSD och till de väsentliga kraven. En nyhet är också kravet på överensstämmelse med nationella regler.

I *andra stycket* förklaras vad som avses med nationella regler i paragrafen och i lagen i övrigt. Begreppet har här en särskild betydelse i förhållande till den vidare allmänspråkliga betydelsen. Med nationella regler avses föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav som har antagits för att precisera de väsentliga kraven enligt första stycket 1–6 i enlighet med de begränsningar och procedurregler som föreskrivs i artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797. Artiklarna 13 och 14 i direktivet kan genomföras på lägre föreskriftsnivå.

Övervägandena finns i avsnitt 11.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 71 f.

Delsystem

Krav på EG-kontroll

2 § 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 delsystemen uppfyller de krav som framgår av 1 §.

Paragrafen beskriver den 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). Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Innan tillsynsmyndigheten prövar ett godkännande för att ta i bruk en fast installation enligt 3 kap. eller tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) prövar ett godkännande för att släppa ut ett fordon på marknaden, ska de delsystem som dessa installationer och fordon består av ha genomgått EG-kontroll. Genom EG-kontrollförfarandet ska det säkerställas att delsystemen överensstämmer med TSD och nationella regler enligt 1 § och därmed även de väsentliga krav som regleras i TSD och nationella regler. EG-kontrollförfarandet pågår från projekteringsstadiet fram till dess att en ansökan om godkännande lämnas till prövningsmyndigheten, vilket kan ta flera år. EG-kontrollen utförs av ett organ för bedömning av överensstämmelse, dvs. ett oberoende tredjepartsorgan i form av ett anmält eller utsett organ som anlitas av sökanden, jämför 3 §.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1, jämför prop. 2003/04: 123 s. 70 f.

Organ för bedömning av överensstämmelse

3 § EG-kontroll ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. För krav som framgår av en TSD ska kontrollen utföras av ett organ som har 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 har utsetts för detta ändamål av tillsynsmyndigheten enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen (utsett organ).

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

Paragrafen anger vilka organ som utför EG-kontroll. Den genomför del av artikel 15 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att EG-kontroll ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. Med organ för bedömning av överensstämmelse avses ett organ som har anmälts eller utsetts för att utföra EG-kontroll. För krav som framgår av en TSD gäller i likhet med hittillsvarande reglering att EG-kontrollen ska utföras av ett anmält organ, dvs. ett organ som anmälts för ändamålet enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Av 7 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll framgår att prövningen och utnämningen av organet sker genom ett ackrediteringsförfarande.

För krav som i stället följer av nationella regler ska EG-kontrollen utföras av ett utsett organ (jfr artikel 15.8). Detta är en nyhet. Med nationella regler avses säkerhetsmässiga eller tekniska krav som har antagits i enlighet med de förfaranden och restriktioner som framgår av artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797 (jfr 1 § andra stycket). Av paragrafen framgår att tillsynsmyndigheten fattar beslut om att utse dessa organ enligt bestämmelser i förevarande lag och föreskrifter meddelade i anslutning till lagen. Tillsynsmyndigheten ska inrätta och genomföra förfaranden för bedömning och kontroll av dem som ansöker om att bli ett utsett organ. De krav som ska uppfyllas av ett utsett organ gäller t.ex. organisation, kompetens, erfarenhet, rutiner och insyn, objektivitet, opartiskhet och oberoende. Direktivets bestämmelser kan i dessa delar (artiklarna 30–32 och 45) genomföras på lägre föreskriftsnivå med stöd av bemyndigandet i 12 § 3.

Av *andra stycket* framgår att EG-kontroll när det gäller krav i TSD och nationella regler även kan utföras av ett organ som för samma ändamål utsetts eller anmälts i en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1 och 11.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 73 f.

Kontrollintyg

4 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska utfärda ett kontrollintyg om delsystemet överensstämmer med de krav som organet anlitats för att kontrollera enligt 3 §.

Paragrafen anger krav på att det organ som utför EG-kontroll ska utfärda ett kontrollintyg. Genom paragrafen genomförs del av bilaga IV punkt 2 till direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av paragrafen framgår att det anmälda eller utsedda organ som har anlitats för att utföra EG-kontroll ska utfärda ett kontrollintyg om de krav som organet har anlitats för att kontrollera överensstämmelse gentemot är uppfyllda. Kontrollintyget ska lämnas till den sökande. På grundval av bl.a. kontrollintyget ska den som ansöker om godkännande av en fast installation enligt 3 kap. eller ett fordon enligt 4 kap. avge den EG-kontrollförklaring (se 5 §) som ska ligga till grund för godkännandeprövningen.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

5 § Kraven i 1 § ska anses uppfyllda om den som ansöker om godkännande enligt 3 eller 4 kap., eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, på grundval av det kontrollintyg som avses i 4 § avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring).

I paragrafen regleras krav på EG-kontrollförklaring och vem som ska avge en sådan. Genom paragrafen genomförs artikel 15.2 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

På grundval av ett kontrollintyg som har utfärdats enligt 4 § ska den som ansöker om godkännande av en fast installation enligt 3 kap. eller av ett fordon enligt 4 kap. eller dennes ombud avge en EG-kontrollförklaring om att delsystemet har varit föremål för relevanta kontrollförfaranden och uppfyller kraven i tillämplig unionsrätt och nationella regler (jfr 3 kap. 2 § 1 och 4 kap. 2 § 1). Genom kontrollförklaringen ska kraven enligt 1 § anses uppfyllda, vilket innebär att det i den efterföljande godkännandeprövningen råder en presumtion för att krav i tillämpliga TSD och nationella regler är uppfyllda. Om det konstateras att ett delsystem trots EG-kontrollförklaring inte uppfyller föreskrivna krav, får kompletterande kontroller begäras (jfr artikel 16.1 i direktiv (EU) 2016/797).

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

Driftskompatibilitetskomponenter

Grundläggande krav

6 § Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de medger att driftskompatibiliteten hos Europeiska unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller krav i TSD enligt 1 § första stycket.

I paragrafen anges de krav som ställs för att driftskompatibilitetskomponenter ska få släppas ut på marknaden och användas i delsystem. Genom paragrafen genomförs artikel 8.1 a i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 2 kap. 10 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

EG-försäkran

7 § De krav som avses i 6 § ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en försäkran om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämpliga TSD och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran).

Om varken tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz har avgett en EG-försäkran, får den som släpper ut komponenten på marknaden eller som monterar den avge en sådan försäkran.

Paragrafen reglerar EG-försäkran och vem som ska avge försäkran. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 9 och 10 i direktiv (EU) 2016/797.

I *första stycket*, som delvis motsvarar hittillsvarande 2 kap. 10 § andra stycket järnvägslagen (2004:519), anges hur bedömning av överensstämmelse i normalfallet går till för driftskompatibilitetskomponenter. Kraven ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes ombud i EES eller i Schweiz har avgett en EG-försäkran om att de krav som avses i 6 § är uppfyllda (jfr 1 § första stycket) och att komponenten är lämplig för avsedd användning. Genom EG-försäkran råder det i den efterföljande godkännandeprövningen en presumtion för att kraven är uppfyllda.

Andra stycket i paragrafen är nytt i förhållande till hittillsvarande järnvägslag och genomför artikel 10.4 i direktivet. Av stycket framgår att om varken tillverkaren eller dennes ombud har avgett en EG-försäkran enligt första stycket får i stället, med samma verkan, försäkran avges av den som avser att släppa ut komponenten på marknaden eller den som monterar komponenten.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

Intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning

8 § Om det krävs enligt TSD, ska EG-försäkran avges på grundval av en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet. Bedömningen ska vara utförd av ett anmält organ. Det anmälda organet ska i de fall det krävs enligt TSD utfärda ett intyg om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämplig TSD eller är lämplig att använda för järnvägsändamål.

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

Paragrafen anger att EG-försäkran enligt 7 § i vissa fall ska föregås av en bedömning av överensstämmelse och lämplighet som ska utföras av ett bedömningsorgan. Genom paragrafen genomförs artikel 9.2 i direktiv (EU) 2016/797.

Första stycket motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 10 § andra stycket järnvägslagen (2004:519). I stycket anges att en EG-försäkran om att en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med tillämplig TSD och är lämplig för avsedd användning i de fall det anges i TSD:n, ska avges på grundval av en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet. Bedömningen ska vara utförd av ett anmält organ (jfr 3 §), dvs. ett organ som anmälts för ändamålet enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Av tillämplig TSD kan det också framgå att det anmälda organet ska utfärda ett intyg om överensstämmelse och/eller att driftskompatibilitetskomponenten är lämplig för avsedd användning.

Andra stycket motsvarar hittillsvarande 2 kap. 10 § tredje stycket järnvägslagen och anger att en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning även kan utföras av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter m.m.

Begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg

9 § Om ett anmält eller utsett organ efter det att ett kontrollintyg enligt 4 § har utfärdats konstaterar att delsystemet inte längre uppfyller kraven i TSD eller

sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket, ska organet begära att den som anlitat organet vidtar lämpliga åtgärder så att kraven uppfylls. Om sådana åtgärder inte vidtas, ska organet vid behov begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kontrollintyget.

Den som har anlitat ett anmält eller utsett organ ska till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Paragrafen reglerar anmälda och utsedda organs skyldighet att i vissa fall begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla ett kontrollintyg samt sökandes upplysningsskyldighet. Genom paragrafen genomförs artiklarna 41.4–41.5 och 45.2 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* regleras vad som gäller när ett anmält eller utsett organ först efter det att ett kontrollintyg enligt 2 kap. 4 § har utfärdats upptäcker att ett delsystem inte längre uppfyller TSD eller nationella regler. Det anmälda eller utsedda organet ska då i första hand uppmana den sökande (ofta tillverkaren) att vidta lämpliga korrigerande åtgärder och, om detta visar sig otillräckligt, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kontrollintyget.

Genom *andra stycket* ges den sökande en skyldighet att upplysa det anmälda eller utsedda organet om förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg.

Övervägandena finns i avsnitt 11.3.2.

Tillträde till anläggningar och tillgång till dokumentation

10 § Det anmälda eller utsedda organ som har anlitats för att utföra EG-kontroll eller en sådan bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som avses i 8 § första stycket, har rätt att av den som har anlitat organet i den utsträckning som behövs för att kunna utföra uppdraget få

1. tillträde till lokaler och platser, fordon och annan materiel, och
2. tillgång till handlingar och dokument.

Paragrafen reglerar anmälda och utsedda organs befogenheter vid utförande av EG-kontroll eller en sådan bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som ska ligga till grund för en EG-försäkran enligt 8 § första stycket. Genom paragrafen genomförs del av bilaga IV punkt 2.5.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges vilka befogenheter anmälda och utsedda organ har i förhållande till den som anlitat dem att utföra bedömning av överensstämmelse enligt 3 eller 8 §. 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 organet behöver (*punkt 2*). Paragrafen kan med stöd av bemyndigandet i 12 § kompletteras och preciseras på lägre föreskriftsnivå för att fullt ut genomföra bilaga IV punkt 2.5.1.

Övervägandena finns i avsnitt 11.3.2.

11 § Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden som den som har anlitat organet tillhandahåller eller som personalen på något annat sätt får tillgång till i samband med uppdraget. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter och motsvarande myndigheter i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

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

I paragrafen regleras tystnadsplikt för personal hos anmälda och utsedda organ. Genom paragrafen genomförs artikel 30.5 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis 22 § lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (jfr även 6 kap. 1 § andra stycket i hittillsvarande järnvägslag [2004:519]).

Enligt *första stycket* får personal vid ett anmält eller utsett organ inte obehörigen röja uppgifter som de genom sin anställning eller uppdrag har fått del av och som rör en uppdragsgivares affärs-, drifts- eller tekniska förhållanden. Exempel på en situation som inte ska anses utgöra ett obehörigt röjande kan vara att två eller flera bedömningsorgan (anmält eller utsett organ) samarbetar i de fall deras kontrolluppdrag är av betydelse för varandra, t.ex. avser samma eller angränsande delsystem. Den som anlitat organet kan alltid medge att organet för vidare uppgifter.

Tystnadsplikten gäller inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller motsvarande myndigheter inom EES eller i Schweiz. Med andra behöriga myndigheter avses t.ex. Statens haverikommission.

Av *andra stycket* framgår att för uppgifter som finns inom det allmännas verksamhet tillämpas i stället offentlighets- och sekretesslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 11.3.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 118.

Bemyndiganden

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

1. de krav som anges i 1 §,
2. TSD, genomförandeplaner till TSD och undantag från tillämpning av TSD,
3. krav som ska vara uppfyllda för att godkännas som ett anmält eller utsett organ samt anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter, och
4. granskning av delsystem i de delar som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket.

Paragrafen innehåller bemyndiganden att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten gäller föreskrifter om de krav som anges i 1 §, dvs. kraven på säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (de väsentliga kraven). Bemyndigandet motsvarar hittillsvarande 2 kap. 25 § första stycket 3 järnvägslagen. Kraven preciseras i bilaga III till direktiv (EU) 2016/797. Bemyndigandet kan, utöver för genomförande av bilaga III, tillämpas för att meddela

föreskrifter som säkerställer att kraven efterlevs samt föreskrifter som anger vilka krav som är tillämpliga för ett visst delsystem eller en del av ett delsystem ("relevanta" krav med direktivets terminologi, jämför artikel 3.1). Bemyndigandet kan även tillämpas för att genomföra artiklarna 13 och 14 i direktivet som reglerar när och hur nationella regler får antas (se författningskommentaren till 1 § andra stycket).

Andra punkten innebär att föreskrifter får meddelas om TSD, genomförandeplaner till TSD och undantag från tillämpning av TSD. Bemyndigandet om TSD avser i första hand de fall då en TSD meddelas i form av en rättsakt som kräver genomförande i svensk rätt (för närvarande är dock samtliga TSD antagna i form av direkt tillämpliga rättsakter). Bemyndigandet kan även användas för att anta nödvändig kompletterande reglering till TSD. Det förekommer att TSD innehåller en övergripande reglering som för att kunna tillämpas kräver att det inrättas en nationell ordning för t.ex. rapporteringsskyldighet, jämför t.ex. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1300/2014 vad gäller förteckning över tillgångar i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna och övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet (TSD PRM). Genomförandeplaner till TSD har betydelse för när och var en TSD eller en del av en TSD ska tillämpas. Det kan t.ex. finnas behov av att i föreskrifter precisera vad som anges i en genomförandeplan och vilken betydelse en sådan plan har i t.ex. ett godkännandeärende hos tillsynsmyndigheten.

Bemyndigandet om undantag från TSD avser i första hand föreskrifter som genomför de undantag från tillämpning av TSD som regleras i artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797. I artikel 7 punkt 1 a–e i direktivet listas fem situationer då det är möjligt för medlemsstaterna att tillåta den sökande att avstå från att tillämpa en eller flera TSD 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 godkännande från Europeiska kommissionen, medan det i andra fall är tillräckligt att tillsynsmyndighetens beslut i efterhand överlämnas till kommissionen (jfr prop. 2003/04:123 s. 78 f.).

Tredje punkten saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag och avser möjligheten att meddela föreskrifter om de krav som uppställs för att utses till ett anmält eller utsett organ av tillsynsmyndigheten samt om ytterligare skyldigheter för anmälda och utsedda organ än de som framgår av förevarande kapitel (jfr t.ex. artiklarna 30–36, 41, 42 och 45 i direktiv (EU) 2016/797).

Fjärde punkten saknar också motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag och avser möjligheten att meddela föreskrifter om vilken granskning (före godkännandeprövning) som ska göras av delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket (jfr 3 kap. 2 § andra stycket). EG-kontrollförandet avser endast bedömning av överensstämmelse i förhållande till sådana regler. Om även delar av delsystem som inte omfattas av EG-kontroll (för närvarande t.ex. signalställverk) bör genomgå oberoende tredjepartsgranskning eller vara föremål för egenkontroll, kan föreskrifter om detta meddelas med stöd av detta bemyndigande. Bemyndigandet kan dock inte användas för att

meddela föreskrifter om vad som ska gälla mellan den sökande och en tredjepartsgranskare, eftersom det rör enskildas inbördes förhållanden (se 8 kap. 2 § 1 regeringsformen).

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1, 11.3.1 och 11.3.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 73 f.

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 uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

Paragrafen anger grundläggande krav för att en fast installation ska få tas i bruk. Genom paragrafen genomförs artikel 18.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att det för att en fast installation ska få tas i bruk krävs att kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket uppfylls och att installationen har godkänts av tillsynsmyndigheten. Bestämmelsen skiljer sig åt från hittillsvarande reglering som innebär att det är de delsystem som den fasta installationen består av som godkänns för ibruktagande. Fasta installationer utgörs av installationer som är att hänföra till något av de markbaserade delsystemen, som för närvarande är Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur. Dessa delsystem motsvarar i allt väsentligt begreppet järnvägsinfrastruktur enligt definitionen av begreppet i hittillsvarande 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.

Det är möjligt att godkänna delar av fasta installationer. Det är den sökande som genom sin ansökan avgör föremålet för tillsynsmyndighetens prövning.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av,

2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras med,

3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och

4. när det gäller utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS-utrustning), visar att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat ett förhandsgodkännande.

För delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 2 kap. 1 § andra stycket ska sökanden ge in ett tekniskt underlag som visar att tillämpliga krav enligt 2 kap. 1 § första stycket är uppfyllda.

I paragrafen anges de krav som ska vara uppfyllda för att en fast installation ska godkännas för att tas i bruk enligt 1 §. Genom paragrafen

genomförs artikel 18.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av *första stycket första punkten* framgår att sökanden ska visa att delsystem som den fasta installationen består av uppfyller de krav som ställs på delsystem enligt 2 kap. 1 § första stycket, vilket den sökande gör genom att visa upp EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § för respektive delsystem. Att EG-kontrollförklaringar ska åtföljas av ett tekniskt underlag framgår av bl.a. artikel 18.4 i direktiv (EU) 2016/797 som hänvisar till artikel 15.

Därutöver ska enligt *andra punkten* sökanden visa att delsystemen är tekniskt kompatibla med varandra och med de delsystem som de ska integreras med, dvs. att delsystemen tekniskt fungerar ihop.

Enligt *tredje punkten* ska sökanden visa att integrationen av delsystemen är säker, dvs. att sammanfogningen av delsystemen (både nya med varandra och nya med befintliga) uppfyller uppställda säkerhetskrav. För att fastställa säker integration ska bl.a. tillämplig gemensam säkerhetsmetod enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798 tillämpas. För närvarande är det den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning, kommissionens genomförandeförordning (EU) 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning (CSM-RA).

Om den fasta installationen utgör eller innehåller ERTMS-utrustning, dvs. utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg, krävs det också enligt *fjärde punkten* att den sökande kan visa upp ett förhandsgodkännande från Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) i denna del. Direktivets bestämmelser om i vilka situationer det krävs förhandsgodkännande m.m. (artikel 19) kan genomföras som verkställighetsföreskrifter till förevarande paragraf. ERA:s hantering av förhandsgodkännandena regleras i ERA-förordningen (EU) 2016/796.

Andra stycket innehåller en specialregel i förhållande till första stycket. Det förekommer delar av delsystem som, trots att de omfattas av den svenska delen av unionens järnvägssystem enligt 1 kap. 3 §, varken omfattas av TSD eller sådana nationella regler som regleras i 2 kap. 1 § andra stycket. Det gäller t.ex. signalställverk. Det innebär enligt 2 kap. 2 § att de inte omfattas av krav på EG-kontroll. Även sådana fasta installationer ska dock godkännas för att tas i bruk enligt 3 kap. I förevarande stycke anges att den sökande i dessa fall i stället ska ge in ett tekniskt underlag som visar att tillämpliga väsentliga krav enligt 2 kap. 1 § första stycket är uppfyllda. Närmare bestämmelser om vilken granskning som ska krävas i detta avseende kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om med stöd av bemyndigandet i 2 kap. 12 § 4.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

3 § När en fast installation som har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen, om

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

2. det krävs i TSD eller i en nationell genomförandeplan till TSD, eller
 3. det efter godkännandet har gjorts sådana ändringar av de tekniska krav enligt vilka godkännandet har beviljats, att ett nytt godkännande krävs.

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

Paragrafen anger i vilka situationer som det krävs ett nytt godkännande enligt 1 § för en fast installation efter en modernisering eller ombyggnation. Genom paragrafen genomförs artikel 18.6 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13 a § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* krävs det ett 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 eller en nationell genomförandeplan till en TSD (se författningskommentaren till 2 kap. 12 § 2) att ett nytt godkännande krävs efter modernisering eller ombyggnation av det eller de delsystem som den fasta installationen består av. För det tredje krävs nytt godkännande om det har gjorts ändringar i de bakomliggande regler och tekniska krav enligt vilka det ursprungliga godkännandet har beviljats (enligt direktivets terminologi ”värdena för de parametrar” som godkännandet har beviljats enligt). Med modernisering avses enligt artikel 2.15 i direktiv (EU) 2016/797 ett arbete för att byta ett delsystem eller en del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda, medan med ombyggnation avses ett större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring av det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen och som förbättrar delsystemets totala prestanda (artikel 2.14).

Av *andra stycket* framgår att det är tillsynsmyndigheten som fattar beslut om huruvida 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 projektet innefattar ERTMS-utrustning ska myndigheten samråda med Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) innan beslut fattas om huruvida ett nytt godkännande ska krävas. Om tillsynsmyndigheten kommer fram till att ett nytt godkännande krävs, tillämpas 1 och 2 §§ i den nya godkännandeprocessen.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.2, jämför prop. 2006/07:45 s. 71 f. och prop. 2010/11:160 s. 25 f.

Tillfälligt godkännande

4 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs som ett led i bedömningen av om kraven för godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Paragrafen reglerar möjligheten att bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Genom paragrafen ges tillsynsmyndigheten möjlighet att meddela tillfälligt godkännande om det krävs för att avgöra om ett godkännande för ibruktagande av en fast installation ska beviljas. Ett tillfälligt godkännande behövs för att möjliggöra testning av den fasta installationen i verklig järnvägsmiljö. En förutsättning för att ett tillfälligt godkännande ska kunna beviljas är att erforderliga krav på säkerhet är uppfyllda. Tillsynsmyndigheten avgör om kravet är uppfyllt. Tillfälliga godkännanden får i likhet med slutliga godkännanden förenas med de villkor om säkerhet och driftskompatibilitet som behövs enligt 5 §.

Paragrafen utformas enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.3.

Villkor

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

I paragrafen regleras möjligheter att förena ett beslut om godkännande av en fast installation med villkor. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 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. Paragrafen gäller även tillfälliga godkännanden enligt 4 §. Villkoren kan vara av skilda slag, och kan t.ex. avse hastighetsbegränsningar för fordon som används på eller i anslutning till den fasta installationen.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.1, jämför prop. 2010/11:160 s. 26 f.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande av fasta installationer och om de krav som ska gälla i stället.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag från krav på godkännande av fasta installationer och de krav som ska gälla i stället. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § första stycket 7 järnvägslagen (2004:519).

Genom undantagsmöjligheten skapas viss flexibilitet i regelverket. Föreskrifter kan exempelvis komma i fråga för fasta installationer i delar för vilka det saknas reglering i form av TSD eller sådana nationella regler som avses i 2 kap. 1 § andra stycket, som ett alternativ till förfarandet enligt 2 § andra stycket. Bemyndigandet kan också användas för att t.ex. föreskriva att det vid vissa moderniseringar eller ombyggnationer endast krävs ett nytt godkännande enligt 3 § av en del av en fast installation.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.1, jämför prop. 2003/04: 123 s. 81.

Godkännande att släppa ut fordon på marknaden

Grundläggande krav

1 § Ett fordon får släppas ut på marknaden endast om det uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten i enlighet med detta kapitel eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Ett godkännande gäller för ett visst område (område för användning).

Paragrafen anger det grundläggande kravet att fordon efter ett ansökningsförfarande måste ha godkänts för att få släppas ut på marknaden. Genom paragrafen genomförs artikel 21.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att ett fordon får släppas ut på marknaden först efter godkännande av tillsynsmyndigheten enligt förevarande lag eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Ett grundläggande krav för samtliga fordon är att de ska överensstämja med tillämpliga väsentliga krav enligt TSD och eventuella nationella regler enligt 2 kap. 1 §. Vilken av instanserna som är behörig att pröva och bevilja godkännandet framgår av 5 §. Ett godkännande prövas och gäller för ett visst område för användning, vilket utgör ett centralt begrepp i direktivets bestämmelser om fordonsgodkännanden, jämför t.ex. artikel 21.2.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f. och prop. 2010/11:160 s. 27 f.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,
2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla,
3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och
4. visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

I paragrafen anges de tekniska krav som uppställs för att en sökande ska beviljas godkännande av ett fordon. Genom paragrafen genomförs delvis artikel 21.3 a–d i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 16 § järnvägslagen (2004:519).

I paragrafen uppställs i *punkt 1–4* de krav som ställs för att ett fordonsgodkännande ska beviljas. Sökanden ska visa upp EG-kontrollförklaringar för de delsystem som fordonet består av. Sökanden ska också visa att delsystemen är tekniskt kompatibla. Med detta avses dels att komponenterna och delarna inom delsystemen ska vara kompatibla med varandra, dels att de olika delsystemen inom fordonet ska vara kompatibla med varandra. Detsamma gäller kravet på säker integration, som innebär att delsystemen ska vara integrerade på ett sätt som uppfyller uppställda krav på säkerhet samt att de olika delsystemen inom fordonet är säkert integrerade med varandra. Avslutningsvis gäller också att sökanden ska visa att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet. Direktivets närmare bestämmelser om vilket underlag sökanden ska bifoga

ansökan samt vilka regelverk och metoder tillsynsmyndigheten ska använda sig av vid prövningen kan genomföras på lägre föreskriftsnivå. Bestämmelser om fordonsgodkännande finns också i direkt tillämpliga EU-rättsakter, i första hand kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon (PAVA). Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har också gett ut en s.k. clarification note där det bl.a. anges hur ERA anser att bedömningen av kravet på säker integration av delsystem ska gå till (Clarification Note on Safe Integration ERA 1209/063 s. 19 och 20).

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.3, jämför prop. 2010/11:160 s. 29 f.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

3 § Om ett fordon som redan har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om, krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som fordonet består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,
2. det görs ändringar som påverkar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det behövs ett nytt godkännande, eller
3. det annars krävs i TSD.

I paragrafen regleras när ett nytt godkännande av ett fordon krävs efter en modernisering eller ombyggnation. Genom paragrafen genomförs artikel 21.12 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13 a § järnvägslagen (2004:519).

I paragrafen anges i *punkt 1–3* i vilka situationer redan godkända fordon som moderniseras eller byggs om behöver ett nytt godkännande för att släppas ut på marknaden. Med modernisering avses enligt artikel 2.15 i direktiv (EU) 2016/797 ett arbete för att byta ett delsystem eller en del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda, medan med ombyggnation avses ett större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring av det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen och som förbättrar delsystemets totala prestanda (artikel 2.14).

Den vars fordon är föremål för modernisering eller ombyggnation ska göra bedömningen av om ett nytt godkännande krävs enligt något av de kriterier som anges i punkt 1–3. Kravet gäller även för fordon som har godkänts enligt hittillsvarande järnvägslag eller äldre lagstiftning (se punkt 5 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna). Om bedömningen görs att ett nytt godkännande behövs, lämnas en ansökan in via one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) till antingen tillsynsmyndigheten eller ERA i enlighet med 5 §. Detta skiljer sig åt från förfarandet vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer enligt vilket myndigheten fattar beslut om huruvida ett nytt godkännande ska krävas efter inlämnande av ett underlag till prövningsmyndigheten, jämför 3 kap. 3 § andra stycket och skäl 23 till direktiv (EU) 2016/797.

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.5, jämför prop. 2006/07:45 s. 71 f. och prop. 2010/11:160 s. 25 f.

4 § Om området för användning ska utvidgas för ett fordon som redan har godkänts enligt 1 §, krävs ett uppdaterat godkännande. Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven enligt 2 § är uppfyllda för det nya området för användning.

Paragrafen reglerar krav på godkännande av fordon vars område för användning ska utvidgas. Genom paragrafen genomförs artikel 21.13 första stycket i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen innebär att det införs ett särskilt förfarande – uppdaterat godkännande – för godkännande av fordon som redan omfattas av ett godkännande enligt 1 § 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 2 § för det nya området. Prövningen ska endast avse förhållanden som är av betydelse i bedömningen av godkännandet i fråga om det nya området.

För fordon som vid lagens ikraftträdande omfattas av ett godkännande för ibruktagande enligt järnvägslagen eller äldre lagstiftning och vars område för användning ska utvidgas gäller punkt 5 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna. Enligt den punkten krävs ett godkännande för utsläppande på marknaden enligt bestämmelserna i förevarande lag för det nya området för användning.

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.6.

Prövningsinstans

5 § En ansökan om godkännande enligt 1 § prövas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten.

För förfarandet vid Europeiska unionens järnvägsbyrå finns bestämmelser 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.

I paragrafen anges vilken instans som är behörig att pröva godkännanden av fordon enligt 1 §. Genom paragrafen genomförs delvis artikel 21.4 och 21.8 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt *första stycket* är Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) alltid behörig att pröva en ansökan om godkännande av fordon. Tillsynsmyndigheten är endast behörig att pröva ansökan om denna avser fordon som enbart ska användas på järnvägsnät i Sverige. Sökanden kan i dessa fall välja vilken av instanserna som ska pröva ansökan. Att ansökan i samtliga fall ska ges in via one-stop-shop vid ERA, som är ett informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796, kan regleras på lägre föreskriftsnivå. Principen för behörig prövningsinstans gäller samtliga former av godkännanden för att släppa ut fordon på marknaden som regleras i förevarande kapitel, dvs. utöver ett första godkännande av ett enskilt fordon även nytt godkännande

vid modernisering eller ombyggnation (3 §), uppdaterat godkännande (4 §), typgodkännande (6 §) och godkännande av fordon som överensstämmer med ett typgodkännande (8 §). Tillfälligt godkännande (9 §) utgör inte ett godkännande för att släppa ut ett fordon på marknaden och för ett sådant gäller i stället att tillsynsmyndigheten alltid prövar ärendet.

Andra stycket innehåller en upplysning om att det för godkännandeförfarandet hos ERA finns bestämmelser i den s.k. ERA-förordningen (EU) 2016/796. Hänvisningen avser den grundläggande rättsakt som ingår i fjärde järnvägspaketet (jfr avsnitt 4.4.2). Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Därutöver finns det andra direkt tillämpliga rättsakter med betydelse för godkännandeförfarandet både vid ERA och vid tillsynsmyndigheten. Den viktigaste av dessa är för närvarande kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon (PAVA).

Paragrafen placeras enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.2.

Typgodkännande av fordon

Beviljande av typgodkännande

6 § Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten får, med den fördelning av beslutskompetens dem emellan som framgår av 5 §, på ansökan bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden enligt 2 §.

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

Paragrafen anger krav för att ett fordon ska beviljas typgodkännande och vilken instans som är behörig att pröva ansökan om typgodkännande. Genom paragrafen genomförs artikel 24.1, 24.2 och 24.7 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 20 § järnvägslagen (2004:519).

Med typgodkännande avses ett godkännande av en viss fordonstyp för en serie fordon. Av *första stycket* framgår att Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) eller tillsynsmyndigheten, i enlighet med den fördelning av behörighet dem emellan för behörig prövningsinstans som framgår av 5 §, på ansökan får bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller de materiella kraven för godkännande av fordon enligt 2 §.

Ett typgodkännande får på sökandens begäran även beviljas i samband med att tillsynsmyndigheten beviljar ett godkännande för utsläppande på marknaden enligt 1 §, ett godkännande efter modernisering eller ombyggnation enligt 3 § eller ett uppdaterat godkännande enligt 4 §. Detsamma gäller för ERA i de fall ERA beviljar sådana godkännanden.

Enligt *andra stycket* ska ett typgodkännande registreras i det europeiska registret över godkända fordonstyper som regleras i artikel 48 i direktiv (EU) 2016/797.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.7, jämför prop. 2010/11:160 s. 33 f.

Krav på förnyat typgodkännande

7 § Om de TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande enligt 6 § ändras och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av befintliga 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 förnyelse sker efter ansökan. Förnyelsen och de kontroller som krävs enligt 6 § i samband med prövningen får endast avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

I paragrafen regleras krav på förnyat typgodkännande av fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 24.3 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 20 § tredje stycket järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* regleras när det krävs ett förnyat typgodkännande. Om de TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande ändras och det av de nya eller ändrade bestämmelserna uttryckligen framgår att de ska föranleda krav på förnyelse, ska den instans som utfärdat typgodkännandet (tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå) besluta att det behöver förnyas för att fortsatt vara giltigt. Eftersom det av de nya eller förändrade reglerna ska framgå huruvida en förnyelse av aktuella typgodkännanden krävs, inskränker sig myndighetens prövning till en bedömning av om de nya eller ändrade reglerna är av relevans för ett visst typgodkännande. De enskilda fordonsgodkännanden som har beviljats på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med det typgodkända fordonet enligt 8 § påverkas inte av att typgodkännandet ska förnyas (jfr artikel 25.2 i direktiv (EU) 2016/797).

Enligt *andra stycket* ska myndighetens prövning inskränka sig till sådana förhållanden som är av betydelse för överensstämmelse med de nya och ändrade reglerna. Någon omprövning i övriga delar får alltså inte krävas.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.9, jämför prop. 2010/11:160 s. 33 f.

Godkännande av fordon som överensstämmer med ett typgodkännande

8 § Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med ett typgodkännande ska utan ytterligare prövning beviljas godkännande enligt 1 § om sökanden visar upp en försäkran om typöverensstämmelse.

Bestämmelser om försäkran om typöverensstämmelse finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/250 av den 12 februari 2019 om mallar för EG-försäkringar, EG-intyg samt EG-kontrollförklaringar och kontrollintyg för järnvägens driftskompatibilitetskomponenter respektive delsystem, om utformning av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon och om förfarandena för EG-kontroll av delsystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 201/2011.

Paragrafen reglerar godkännande av fordon som överensstämmer med ett typgodkännande. Genom paragrafen genomförs artiklarna 24.4 och 25.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 21 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp på ansökan ska godkännas enligt 1 § utan ytterligare kontroller om sökanden kan visa upp en korrekt upprättad försäkran om typöverensstämmelse (se andra stycket). Förfarandet ersätter en materiell prövning enligt 2 §.

I *andra stycket* ges en upplysning om att Europeiska kommissionen i en genomförandeförordning har fastställt hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.8, jämför prop. 2010/11:160 s. 34 f.

Tillfälligt godkännande

9 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för ett fordon om det behövs som ett led i bedömningen av om kraven för godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

I paragrafen regleras en möjlighet att bevilja tillfälliga godkännanden av fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 21.3 tredje stycket i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I bestämmelsen anges att tillsynsmyndigheten får bevilja ett tillfälligt godkännande för ett fordon om det behövs för att avgöra om ett godkännande kan beviljas. Det gäller samtliga typer av godkännanden som regleras i förevarande kapitel, både enskilda fordonsgodkännanden och typgodkännanden. Det kan t.ex. behövas för att möjliggöra prov av fordonet på järnvägsnätet i riktig järnvägsmiljö. Det är endast tillsynsmyndigheten som får bevilja ett tillfälligt godkännande för trafik på svenska järnvägsnät. Det gäller även i de fall den slutliga ansökan om godkännande prövas av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Ett tillfälligt godkännande kan även beviljas i ett tidigare skede än under godkännandeprocessen. Även EG-kontrollförfarandet utgör ett led i den prövning som leder fram till ett godkännande. En förutsättning för att ett tillfälligt godkännande ska beviljas är att nödvändiga krav på säkerhet kan garanteras. Vilka krav som är nödvändiga i detta avseende avgörs av tillsynsmyndigheten. Ett tillfälligt godkännande får på samma sätt som övriga godkännanden som regleras i lagen förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet (se 10 §).

Genom ett bemyndigande i 14 § 2 ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om ytterligare fall då tillfälliga godkännanden får beviljas och om förutsättningar för beviljande av tillfälliga godkännanden. Genom bemyndigandet kan det t.ex. föreskrivas att ett tillfälligt godkännande får beviljas i andra situationer och för andra syften än de som anges i förevarande paragraf (se författningskommentaren till 14 § 2).

Paragrafen utformas enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.4.

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

I paragrafen anges att ett godkännande får förenas med villkor. Genom paragrafen genomförs artikel 21.10 d i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 2 kap. 14 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten får förena enskilda godkännanden av fordon eller typgodkännanden med de villkor som behövs ur säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt. Villkoren kan vara av skilda slag och kan t.ex. avse hastighetsbegränsningar för fordonet.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.10, jämför prop. 2010/11:160 s. 26 f.

Skyldigheter innan fordon används

Registrering i fordonsregister

11 § Ett fordon ska på begäran av fordonsinnehavaren registreras i ett fordonsregister innan det används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §.

Om fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras enligt 5 kap. 11 §. Om fordonets område för användning omfattar flera stater inom EES eller Schweiz, ska fordonet registreras i någon av de berörda staterna.

I paragrafen regleras en fordonsinnehavares skyldighet att se till att fordonet registreras i ett fordonsregister. Genom paragrafen genomförs artikel 22 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska fordonsinnehavaren innan fordonet används inom det område för användning som anges i godkännandet säkerställa att fordonet har registrerats i ett fordonsregister. Med begreppet fordonsinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder eller har för avsikt att använda fordonet för trafik inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (jfr 1 kap. 3 §).

Av *andra stycket* framgår i vilket fordonsregister registrering ska ske. Fordonet ska registreras i det svenska fordonsregistret enligt 5 kap. 11 § om fordonets område för användning begränsar sig till svenska järnvägsnät och fordonet därmed enbart ska användas i Sverige. Tillsynsmyndigheten ansvarar för det svenska fordonsregistret. Om fordonets område för användning omfattar flera länder inom EES eller Schweiz, väljer fordonsinnehavaren ett av dessa länders fordonsregister för registrering och vänder sig då till den som är ansvarig för fordonsregistreringen i det landet. När det europeiska fordonsregistret finns på plats, ska fordonsinnehavaren ge in en registreringsansökan via detta till en valfri medlemsstat inom fordonets användningsområde, se artikel 6.1 i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797. Tillsynsmyndigheten är s.k. registreringsenhet och ansvarar för den svenska delen av registret. Om fordonet enbart ska användas i Sverige,

eller fordonets område för användning innefattar Sverige och fordonsinnehavaren väljer att registrera fordonet här, gäller alltså även i fortsättningen att registreringsansökan ska ges in till tillsynsmyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.12.

Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon

12 § I samband med registrering enligt 11 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer och föra in det i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

I paragrafen regleras europeiska fordonsnummer och märkning av fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 46 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 22 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten ska i samband med att myndigheten på fordonsinnehavarens begäran enligt 11 § registrerar ett fordon i fordonsregistret (se 5 kap. 11 §) tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer. Fordonsinnehavaren ska också märka fordonet med detta nummer. I samband därmed ska fordonet även tilldelas andra beteckningar, vilket framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter. För närvarande uppställs sådana krav i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana skyldigheter (se 14 § 5).

Med begreppet fordonsinnehavare avses 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 (jfr 1 kap. 3 §).

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.12, jämför prop. 2010/11:160 s. 35 f.

Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag

13 § Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att

1. fordonet har
 - a) godkänts enligt 1 § samt registrerats och märkts enligt 11 och 12 §§, eller
 - b) beviljats ett tillfälligt godkännande enligt 9 §,
2. fordonet är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och
3. fordonet är placerat i tåget enligt järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och TSD.

I paragrafen anges krav på kontroller som ska utföras av det järnvägsföretag som ska använda ett fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 23 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Första punkten innebär att innan ett fordon används för trafik inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att fordonet enligt *led a* omfattas av ett godkännande för utsläppande på marknaden enligt

1 §. Järnvägsföretaget ska också kontrollera att fordonet är registrerat i ett fordonsregister enligt 11 § samt märkt med fordonsnummer enligt 12 §. Alternativt gäller enligt *led b* att fordonet ska ha ett tillfälligt godkännande enligt 9 §. I detta fall krävs inte att fordonet är registrerat eller märkt med fordonsnummer.

Enligt *andra punkten* ska järnvägsföretaget också ha kontrollerat att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt, dvs. sträcka, som ska trafikeras. Uppgifter om infrastrukturen inhämtas genom kontroll i det infrastrukturregister som regleras i 5 kap. 10 §, i tillämpliga TSD eller genom uppgifter från infrastrukturförvaltaren.

Enligt *tredje punkten* ska järnvägsföretaget avslutningsvis kontrollera att fordonet fungerar i den aktuella tågsammansättningen med utgångspunkt i järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen samt tillämplig TSD, dvs. för närvarande TSD Drift och trafikledning, förordning (EU) 2019/773.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.13.

Bemyndiganden

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

1. undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande enligt 1 § och om de krav som ska gälla i stället,
2. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än som anges i 9 §,
3. skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov av fordon på förvaltarens järnvägsnät,
4. undantag från krav på registrering enligt 11 §,
5. märkning av fordon i andra fall än som anges i 12 § samt om undantag från krav på märkning, och
6. vad som utgör arbetsfordon och växlingslok samt vilka krav som gäller för sådana fordon.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § och 8 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket första punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § punkt 7 och 8 järnvägslagen. Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas om undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande enligt förevarande lag samt om vad som ska gälla i stället. Genom undantagsmöjligheten skapas viss flexibilitet i regelverket. Det skulle exempelvis kunna komma i fråga för arbetsfordon och växlingslok för vilka det finns särskilda bestämmelser i TSD. Det kan också användas t.ex. för att föreskriva att det vid vissa moderniseringar eller ombyggnationer endast krävs ett nytt godkännande enligt 3 § av en del av ett fordon.

Genom bemyndigandet i *andra punkten*, som saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag, kan ytterligare föreskrifter meddelas om när det är möjligt att meddela tillfälliga godkännanden enligt 9 §. Det kan exempelvis avse möjligheten att bevilja tillfälligt godkännande för fordon i s.k. passiv transport. Passiv transport innebär att ett fordon som inte är

godkänt, och kanske inte heller ska bli det enligt förevarande lag, behöver förflyttas en viss sträcka och på egna hjul rulla i en tågsammansättning. Det kan t.ex. avse fordon som efter transporten ska användas på sådana järnvägsnät som undantas från förevarande lag genom 1 kap. 4 § 2–4 eller tunnelbane- och spårvagnar som transporteras från leverantören. Ett tillfälligt godkännande i ett tidigare skede än godkännandeprocessen hos tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), t.ex. under EG-kontrollförfarandet, kan beviljas med stöd av 9 § och föreskrifter med stöd av förevarande bemyndigande krävs alltså inte för att möjliggöra detta.

Tredje punkten saknar också motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag. Enligt artikel 21.3 i direktiv (EU) 2016/797 har infrastrukturförvaltare en skyldighet att i samråd med sökanden tillse att nödvändiga prov av fordon kan genomföras på järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltare ska i samråd med den sökande på ”alla sätt anstränga sig” för att tillse att prov kan äga rum inom tre månader från det att ansökan inkom. Bemyndigandet avser i första hand andra infrastrukturförvaltare än Trafikverket, eftersom föreskrifter som riktar sig till en myndighet kan meddelas med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Fjärde punkten motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 10 § 3 järnvägslagen. Enligt 11 § ska ett fordon vara registrerat i ett fordonsregister för att få användas. Förevarande bemyndigande ger möjlighet för viss flexibilitet i regelverket och behövs t.ex. för att fordon ska kunna användas med stöd av ett tillfälligt godkännande enligt 9 §.

Femte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 9 järnvägslagen. Genom bemyndigandet kan det t.ex. föreskrivas krav på att fordon ska märkas även med andra nummer än det europeiska fordonnumret enligt 12 § (se författningskommentaren till 12 §).

Sjätte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 5 § 1 järnvägslagen. Det finns särskilda bestämmelser om arbetsfordon och växlingslok i TSD, vilket innebär att inte samma krav ställs på dem som övriga fordon som ska användas inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (se författningskommentaren till 1 kap. 3 §). Genom förevarande bemyndigande kan föreskrifter meddelas som preciserar dessa krav (jfr första punkten).

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.2, 12.2.4 och 12.2.12, jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f. och prop. 2010/11:160 s. 27 f.

5 kap. Tillsyn och register

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer, fordon och utsedda organ enligt vad som framgår av detta kapitel.

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

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgift att utöva tillsyn enligt lagen.

Första stycket motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519). Den myndighet som regeringen enligt 1 kap. 8 § bestämmer

ska vara tillsynsmyndighet och därmed utöva tillsyn över att fasta installationer, fordon och utsedda organ uppfyller lagens krav i enlighet med vad som framgår i förevarande kapitel. För tillsyn över anmälda organ finns bestämmelser i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Andra stycket motsvarar hittillsvarande 8 kap. 2 § järnvägslagen och innehåller en upplysning om att det för elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser om tillsyn i elsäkerhetslagen. Generellt gäller att kravet på tillsyn inte omfattar förhållanden som regleras i annan lagstiftning än järnvägslagstiftningen och där tillsynsansvaret ligger på andra myndigheter, t.ex. elsäkerhet, arbetsmiljö och miljöskydd. I den händelse det inte står klart vilken myndighet som bär ansvaret i ett visst avseende, bör tillsynsmyndigheten ha en dialog med den eller de andra berörda myndigheterna för att klargöra ansvarsförhållandena.

Övervägandena finns i avsnitt 17.1, 17.4 och 17.7.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som i sin verksamhet innehar eller använder sådana fasta installationer eller fordon som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen,
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, avhysning eller avlägsnande.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter vid utövande av tillsyn enligt lagen. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Med handlingar avses i *första stycket 1* både pappersdokument och handlingar i elektronisk form.

Skillnaden i förhållande till motsvarande bestämmelser i järnvägslagen utgörs av att tillsynsmyndigheten enligt förevarande paragraf saknar möjlighet att begära bistånd av Tullverket. Möjligheten att begära bistånd av Polismyndigheten kvarstår. I tillsynsmyndighetens uppgifter ingår bl.a. tillsyn av järnvägsverksamhet som kan påverka trafiksäkerheten inom ett järnvägssystem och som kan kräva att omedelbara åtgärder vidtas.

Övervägandena finns i avsnitt 17.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Ett föreläggande får förenas med vite.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta förelägganden. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ges tillsynsmyndigheten rätt att besluta de förelägganden som krävs för att lagen eller föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Med föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen avses både föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndiganden i lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Med beslut avses i första hand sådana beslut om villkor om driftskompatibilitet eller säkerhet som ett godkännande av en fast installation enligt 3 kap. 5 § eller av fordon enligt 4 kap. 10 § kan förenas med. Ett förbud kan meddelas i form av ett föreläggande. I förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen görs ett tillägg för att klargöra tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta om förelägganden för att säkerställa att direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 följs. Det gäller även rättsakter som har utfärdats med stöd av tidigare direktiv som har ersatts av direktiv (EU) 2016/797. Enligt direktivet ska hänvisningar till det upphävda direktivet anses som hänvisningar till det nya (se artikel 58). Det gäller i första hand Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (se artikel 40), 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 fortsatt är giltiga och som har meddelats med stöd av dessa direktiv, t.ex. TSD, omfattas av lagens tillsynsansvar och tillsynsmyndigheten har möjlighet att meddela förelägganden för att se till att dessa följs.

Enligt *andra stycket*, som motsvarar hittillsvarande 8 kap. 4 § andra stycket järnvägslagen, får förelägganden förenas med vite. Allmänna bestämmelser om vite finns i viteslagen (1985:206). I likhet med järnvägslagen gäller att om det finns anledning att anta att den som omfattas av tillsynen har begått en överträdelse som kan bli föremål för sanktionsavgift enligt denna lag, bör denne inte föreläggas vid vite att medverka i utredning av en fråga som har samband med den aktuella överträdelsen (jfr artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna).

Övervägandena finns i avsnitt 17.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Tillsyn över fasta installationer och fordon

4 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer och fordon för att säkerställa att de delsystem som en fast installation eller ett fordon består av uppfyller kraven enligt denna lag, föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

För gränsöverskridande fasta installationer ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Om det vid tillsyn enligt första stycket framkommer brister som innebär en säkerhetsrisk, finns det i järnvägssäkerhetslagen (2022:000) ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder.

Paragrafen anger tillsynsmyndighetens skyldighet att utöva tillsyn över fasta installationer och fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 16.2.d och del av artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 samt del av artikel 26.2 och 26.3 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Första stycket innebär att tillsynsmyndigheten ges en skyldighet att utöva tillsyn över att fasta installationer och fordon samt att de delsystem som dessa består av är förenliga med kraven i förevarande lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som har meddelats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. Tillsynsansvaret omfattar även efterlevnaden av beslut som har meddelats med stöd av sådana föreskrifter och rättsakter. Med beslut avses i första hand villkor som meddelats i ett beslut om godkännande av en fast installation med stöd av 3 kap. 5 § eller i ett beslut om godkännande av fordon med stöd av 4 kap. 10 §. Det materiella innehållet i sådana föreskrifter, rättsakter och beslut gäller främst de s.k. väsentliga kraven som anges i 2 kap. 1 § första stycket samt föreskrifter som har meddelats för att precisera dessa krav (jfr bilaga III till direktiv (EU) 2016/797). Vilka krav som är tillämpliga framgår av tillämpliga TSD och eventuella nationella regler som reglerar de delsystem som är hänförliga till den fasta installationen eller fordonet. De markbaserade delsystemen är för närvarande Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur, medan delsystem hänförliga till fordon för närvarande är Rullande materiel och Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering. Stycket innebär också att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenterna i delsystemen uppfyller kraven enligt lagen, vilket i första hand avser kraven enligt 2 kap. 6 §, som genomför delar av artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797 samt andra föreskrifter som preciserar dessa krav.

Ett delsystem kan regleras i en eller flera TSD eller delar av TSD, jämför t.ex. den s.k. TSD PRM (kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet), som både avser markbaserade delsystem och delsystem hänförliga till fordon.

Tillsynsmyndigheten har gentemot den som i sin verksamhet använder en fast installation eller ett fordon möjlighet att besluta de förelägganden som behövs för att säkerställa efterlevnaden av kraven. Sådana förelägganden får vid behov förenas med vite (3 §). Även om förelägganden har en vidare tillämpning, motsvarar de också sådana åtgärder som i direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798 benämns tillfälliga säkerhetsåtgärder. Tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta förelägganden är dock vidare och kan avse alla förhållanden som innebär att regelverkets krav inte efterlevs. Ett föreläggande ska dock stå i proportion till den aktuella bristen och ska inte vara mer ingripande än vad som krävs för att uppnå rättelse. På motsvarande sätt som en tillfällig säkerhetsåtgärd kan ett föreläggande enligt förevarande lag utgöras av varje åtgärd som bedöms lämplig för att åtgärda den aktuella bristen. Det kan t.ex. ytterst innebära att verksamheten omedelbart begränsas eller avbryts (jfr artikel 17.6 i direktiv (EU) 2016/798).

Av *andra stycket* följer att tillsynen över fasta installationer och de delsystem som dessa består av och som sträcker sig över gränsen till Norge, Danmark eller Finland utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i berört land. Respektive lands myndighet fattar dock eventuella beslut som gäller de delar av delsystemen som är belägna på den egna sidan gränsen.

Tredje stycket innehåller en upplysning om att det i järnvägssäkerhetslagen finns ytterligare åtgärder som tillsynsmyndigheten kan vidta i sin tillsynsverksamhet. Det gäller i de fall det vid tillsyn enligt första stycket framkommer att det föreligger brister enligt förevarande lag som leder till en säkerhetsrisk som också innebär brister i förhållande till regleringen i järnvägssäkerhetslagen och där ett föreläggande enligt 3 § i förevarande kapitel inte bedöms vara tillräckligt eller lämpligt. Exempel på en sådan åtgärd är föreläggande enligt 4 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen i fråga om verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 2 och 3 §§ järnvägssäkerhetslagen samt begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg för ett järnvägsföretag eller ett säkerhetstillstånd för en infrastrukturförvaltare enligt 3 kap. 12 § järnvägssäkerhetslagen (jfr artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798).

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.1.

Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden

5 § Om tillsynsmyndigheten bedömer att de åtgärder som vidtagits enligt detta kapitel eller enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000) inte är tillräckliga för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla godkännandet enligt 4 kap. 1 § eller typgodkännandet.

Det som anges i första stycket gäller dock endast om det har visats att bristen på överensstämmelse med kraven enligt 4 § första stycket fanns redan vid godkännandet och godkännandet har beviljats av tillsynsmyndigheten.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att ändra eller återkalla enskilda fordonsgodkännanden eller typgodkännanden av fordon. Genom paragrafen genomförs del av artikel 26.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 6 a § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att om tillsynsmyndigheten konstaterar att sådana åtgärder som myndigheten med stöd av 3 § eller järnvägssäkerhetslagen beslutat inte är tillräckliga för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden eller ett typgodkännande. Med en allvarlig säkerhetsrisk avses ett allvarligt åsidosättande av juridiska skyldigheter eller säkerhetskrav som i sig eller i ett händelseförlopp kan orsaka en olycka (jfr skäl 44 till direktiv (EU) 2016/797).

Andra stycket innehåller begränsningar i tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder enligt första stycket. Ett godkännandebeslut gäller fordonets status inför ibruktagandet. Även ändringar och återkallelser av godkännandebeslut ska avse brister som – på grund av misstag eller felaktiga uppgifter – förelåg redan vid godkännandet. Fel som uppkommer därefter, exempelvis som en följd av bristande underhåll,

ska angripas genom tillsynsåtgärder enligt järnvägssäkerhetslagen, t.ex. med avseende på företagets säkerhetsstyrningssystem eller gemensamt säkerhetsintyg.

En återkallelse eller ändring kan endast komma i fråga för godkännanden som tillsynsmyndigheten har beviljat. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har beviljat godkännandet beslutar ERA om huruvida godkännandet ska ändras eller återkallas. Tillsynsmyndigheten kan dock ha möjlighet att vidta andra tillsynsåtgärder med stöd av andra bestämmelser i förevarande lag eller järnvägssäkerhetslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.2, jämför prop. 2010/11:160 s. 66 f.

Fordon som överensstämmer med ett typgodkännande som har återkallats

6 § Om ett typgodkännande återkallas, ska fordon som har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med detta typgodkännande dras tillbaka.

I paragrafen regleras vad som gäller för fordon som har byggts och godkänts i enlighet med ett typgodkännande som har återkallats. Genom paragrafen genomförs del av artikel 26.8 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Bestämmelsen gäller i de fall ett typgodkännande enligt 4 kap. 6 § har återkallats med stöd av 5 §. Fordon som har beviljats ett godkännande för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 8 § med en fordonstyp för vilket typgodkännandet har återkallats, ska dras tillbaka från marknaden.

När ett typgodkännande har återkallats är det följaktligen inte heller möjligt att godkänna fordon som har konstruerats och byggts i enlighet med typgodkännandet men ännu inte hunnit godkännas på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.2.

Tillsyn över utsedda organ

Tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter

7 § Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över utsedda organ.

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

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens skyldighet att utöva tillsyn över utsedda organ. Genom paragrafen genomförs del av artikel 36.3 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519). Den motsvarar dock 18 och 19 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, som reglerar motsvarande skyldighet när det gäller anmälda organ.

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten 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 bli ett utsett organ även i fortsättningen efterlevs.

I *andra stycket* anges vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har för att utöva tillsyn enligt första stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.3.

Begränsning eller återkallelse av uppgift som utsett organ

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 2 kap. 3 § om att utse ett utsett organ, om organet inte längre uppfyller kraven eller på något annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta om begränsning eller återkallelse av ett beslut om att utse ett utsett organ. Genom paragrafen införs artikel 39 i direktiv (EU) 2016/797 i fråga om utsedda organ. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519). Den motsvarar däremot 10 § lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, som reglerar motsvarande möjlighet när det gäller anmälda organ.

Enligt paragrafen får tillsynsmyndigheten besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 2 kap. 3 § om att utse ett utsett organ om det utsedda organet inte längre uppfyller de krav som ställs för att bli ett utsett organ. Detsamma gäller om det utsedda organet allvarligt åsidosatt de skyldigheter som ställs på ett utsett organ. Paragrafen ger tillsynsmyndigheten möjlighet att, tillfälligt eller helt, begränsa eller återkalla sitt beslut. Ett sådant beslut gäller enligt 7 kap. 5 § omedelbart, om något annat inte anges i beslutet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av bemyndigandet i 2 kap. 12 § 3 meddela föreskrifter om vilka krav som ställs för att bli ett utsett organ och vilka skyldigheter som organet har.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.3.

Marknadskontroll

9 § Om det kan antas att en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller kraven i 2 kap. 1 § 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. 1 § första stycket, får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med en EG-kontrollförklaring.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens skyldighet att utföra marknadskontroll. Genom paragrafen genomförs artiklarna 11.1 och 16.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Med marknadskontroll avses tillsynsmyndighetens kontroll av att produkter som tillhandahålls på marknaden motsvarar uppställda krav, t.ex. säkerhetskrav, samt att produkterna är försedda med nödvändig dokumentation.

I *första stycket* regleras tillsynsmyndighetens skyldighet att bedriva marknadskontroll över driftskompatibilitetskomponenter.

I *andra stycket* finns särskilda regler för marknads kontroll över delsystem. I dessa fall begränsar sig tillsynsmyndighetens befogenheter till att kunna kräva kompletterande kontroller.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 146.

Register

Infrastrukturregister

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i ett infrastrukturregister.

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.

I paragrafen regleras infrastrukturregistret. Genom paragrafen genomförs del av artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att regeringen utser den myndighet som för svenskt vidkommande ska ansvara för det infrastrukturregister som behandlas i artikel 49, det s.k. RINF. Denna myndighet är nationellt registreringsorgan enligt artikel 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur.

Enligt *andra stycket* ges infrastrukturförvaltare (se definitionen i 1 kap. 9 §) en skyldighet att till den myndighet som regeringen enligt första stycket bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att föra och uppdatera registret.

Övervägandena finns i avsnitt 17.9.1, jämför prop. 2010/11:160 s. 52 f.

Fordonsregister

11 § Tillsynsmyndigheten ska ansvara för registrering av fordon i ett fordonsregister.

Fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla sådana ändrade förhållanden som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten ska 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, eller
3. Europeiska unionens järnvägsbyrå.

I paragrafen regleras fordonsregistret. Genom paragrafen genomförs del av artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 8 a § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten ansvara för registrering av fordon. Tillsynsmyndigheten är registreringsenhet enligt artikel 5 i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797. Fram till dess att ett gemensamt europeiskt fordonsregister finns på plats ska registreringen ske i ett nationellt fordonsregister enligt artikel 47 i direktivet. Därefter ska fordonsinnehavaren lämna in en registreringsansökan genom det europeiska fordonsregistret till valfri

medlemsstat inom fordonets användningsområde (artikel 6.1 i genomförandebeslut (EU) 2018/1614), se 4 kap. 11 §.

Enligt *andra stycket* ska fordonsinnehavare lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att föra och uppdatera registret. Med fordonsinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt använder fordonet för att utföra trafik inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Genom *tredje stycket* säkerställs att de nationella och utländska 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 var och en har rätt att få ut uppgifter ur registret om uppgifterna inte omfattas av sekretess. Skyldigheten för tillsynsmyndigheten att lämna ut uppgifter ur registret enligt offentlighetsprincipen har dock inte ansetts omfatta utlämnande till utländska myndigheter. De uppräknade myndigheterna ska dessutom ha rätt att få tillgång till uppgifter ur registret även om dessa omfattas av sekretess. Skyldigheten att lämna uppgifter till nationell och utländsk myndighet har i sig sekretessbrytande verkan enligt 8 kap. 3 § 1 och 10 kap. 28 § offentlighets- och sekretesslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.9.2, jämför prop. 2010/11:160 s. 52 f. och 91.

Bemyndiganden

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

1. tillsyn,
2. järnvägsföretags rapporteringskrav,
3. marknadskontroll,
4. skyldighet att lämna uppgifter till det europeiska registret över godkända fordonstyper, och
5. skyldigheter att lämna sådana uppgifter som Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå behöver som underlag i sitt regelutvecklingsarbete.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Genom bemyndigandet möjliggörs ett genomförande av direktiv (EU) 2016/797 i de delar som inte genomförs i denna lag. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten avser föreskrifter om tillsyn. Begreppet tillsyn åsyftar tillsyn i vid bemärkelse. Genom bemyndigandet kan t.ex. bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/797 om det medlingsförfarande som ska tillämpas om tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har olika uppfattning i fråga om ett godkännandeärende eller ett tillsynsingripande genomföras, ett förfarande i vilket den sökande kan involveras (jfr artiklarna 21.7 och 26.4–5).

Andra punkten avser i första hand föreskrifter varigenom de rapporteringskrav som uppställs för järnvägsföretag i artikel 26.1 i direktiv (EU) 2016/797 kan genomföras.

Tredje punkten avser möjligheten att meddela ytterligare föreskrifter om marknadskontroll än vad som framgår av 9 §.

Fjärde punkten avser möjligheten att meddela föreskrifter som riktar sig till enskilda om rapporteringskrav till det europeiska registret över godkända fordonstyper (jfr 4 kap. 6 § andra stycket).

Femte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 a § järnvägslagen, jämför prop. 2006/07:45 s. 68 f.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.1, 17.7.4 och 17.9.2.

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

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

1. en fast installation som inte har godkänts enligt 3 kap., eller
2. ett fordon som inte har godkänts enligt 4 kap.

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om vem som kan bli föremål för sanktionsavgift och under vilka förutsättningar sådan kan tas ut. Paragrafen ersätter hittillsvarande 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 lagen men som 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 denna lag gäller även i fortsättningen godkännanden av markbaserade delsystem eller andra spåranläggningar som har beslutats före järnvägstekniklagens ikraftträdande. För den som i sin verksamhet använder en fast installation som består av markbaserade delsystem som har godkänts enligt 2 kap. 13 § i hittillsvarande järnvägslag eller en spåranläggning som godkänts enligt ännu äldre lagstiftning, får alltså en sanktionsavgift enligt denna punkt inte tas ut (förrän det görs en sådan modernisering eller ombyggnation som kräver ett godkännande enligt förevarande lag).

Av *punkt 2* framgår att sanktionsavgift får tas ut av den som i sin verksamhet använder ett fordon som omfattas av förevarande lags bestämmelser men som saknar godkännande enligt 4 kap. Den som använder ett fordon som visserligen omfattas av ett godkännande, men inte ett godkännande för aktuellt område för användning, saknar godkännande i fråga om detta område. En sanktionsavgift kan då tas ut. På motsvarande sätt som gäller för fasta installationer enligt *punkt 1* räknas som godkännande samtliga de godkännanden som regleras i 4 kap., dvs. godkännande för att släppas ut på marknaden (1 §), godkännande av Europeiska unionens järnvägsbyrå (1 § och 5 § första stycket), godkännande efter modernisering eller ombyggnation (3 §), uppdaterat godkännande efter utvidgning av ett fordons område för användning (4 §), godkännande efter uppvisande av ett intyg om typöverensstämmelse (8 §) och tillfälligt godkännande (9 §).

Sanktionsavgift får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Det är alltså fråga om ett strikt ansvar.

I övergångsbestämmelserna anges att sanktionsavgift endast kan komma i fråga för överträdelser som har ägt rum efter lagens ikraftträdande.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2 och 18.2.6.

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

Paragrafen reglerar krav på delgivning. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

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 fatta beslut om att ta ut en sådan avgift inom fem år från det att den aktuella överträdelsen enligt 1 § har ägt rum. Bestämmelser om delgivning finns i delgivningslagen (2010:1932).

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Paragrafen reglerar att dubbla förfaranden och sanktioner inte får förekomma för en och samma överträdelse, dvs. ett s.k. dubbelprövningsförbud. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt *första punkten* får en sanktionsavgift inte beslutas om det för överträdelsen finns ett vitesföreläggande enligt förevarande lag (se 5 kap. 3 § andra stycket) eller enligt en annan författning och en domstolsprocess har inletts om utdömande av vitet.

Enligt *andra punkten* får en sanktionsavgift inte tas ut i fråga om en överträdelse för vilken en annan sanktion redan har beslutats enligt en annan författning.

Enligt *tredje punkten* får en sanktionsavgift inte tas ut i de fall ett straffrättsligt förfarande har inletts för överträdelsen genom att åtal har väckts, ett strafföreläggande har utfärdats eller åklagaren har fattat beslut om åtalsunderlåtelse. Det finns dock inget hinder mot att ta ut sanktionsavgift för en överträdelse för vilken en åklagare har beslutat att inte inleda förundersökning eller överträdelsen på annat sätt inte längre är föremål för utredning om brott och därmed inte har prövats slutligt.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2.

Belopp

4 § En 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.

I paragrafen regleras hur det belopp som ska tas ut som sanktionsavgift ska bestämmas. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att vid uttag av sanktionsavgift ska beloppet bestämmas med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Vid bedömning av överträdelsens art och omfattning ska bl.a. hänsyn tas till sådana faktorer som hur stora skadeverkningar eller risk för sådana som överträdelsen har kunnat medföra. Vad avser övriga omständigheter kan t.ex. beaktas om det har varit fråga om upprepade överträdelser eller om överträdelsen fortgått trots att den (sedermera) avgiftsskyldige uppmärksammats på denna.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Paragrafen behandlar möjligheten till nedsättning av sanktionsavgift samt anger närmare förutsättningar för detta. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att den som avses i 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. Nedsättningsgrunderna får bedömas med utgångspunkt från omständigheterna i det enskilda fallet. Nedsättning 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 beaktas att sanktionsavgiften blir proportionell med hänsyn till överträdelsens allvar. Rent slarv eller okunskap om regelverket bör som regel inte i sig utgöra grund för nedsättning, men inom ramen för nedsättningsgrunderna måste det kunna beaktas även subjektiva omständigheter som sjukdom och dylikt. På så sätt kan subjektiva omständigheter ändå komma att beaktas inom ramen för nedsättning.

I *andra stycket* tydliggörs att möjligheten till nedsättning ska beaktas även om det inte har framställts något yrkande om detta.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.3.

Betalning av sanktionsavgift

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

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

Paragrafen behandlar betalningsskyldighet efter det att ett beslut om sanktionsavgift har fått laga kraft. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att en sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfalla staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift har fått laga kraft.

Bestämmelsen i *andra stycket* innebär att om en sanktionsavgift inte betalas i tid, får den verkställas enligt 3 kap. 1 § första stycket 6 utsökningsbalken.

Om sanktionsavgift inte betalas inom den angivna tiden ska enligt *tredje stycket* dröjsmålsavgift enligt lagen om dröjsmålsavgift tas ut och tillsynsmyndigheten ska begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229).

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.4.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Paragrafen anger när en beslutad sanktionsavgift inte behöver betalas. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

En påförd sanktionsavgift ska bortfalla om inte verkställighet har ägt rum inom fem år från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.4.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande till regeringen. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Genom paragrafen bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas. Avsikten är att regeringen ska kunna ange ett beloppsintervall inom vars ramar lagens bedömningsgrunder kan beaktas och anpassas.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2.

7 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

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

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

I paragrafen regleras omprövning av beslut om godkännanden. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 18.7, 21.11 och 26.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 1 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

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. Rätten till omprövning gäller även tillfälliga godkännanden av fasta installationer och fordon enligt 3 kap. 4 § respektive 4 kap. 9 §. Omprövningsmöjligheten omfattar såväl situationer där en ansökan om godkännande avslagits helt som situationer där en ansökan om godkännande inte har fått fullt bifall t.ex. när det gäller det önskade området för användning eller andra villkor (jfr 3 kap. 5 § och 4 kap. 10 §). 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. 5 §.

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.

Övervägandena finns i avsnitt 19.1, jämför prop. 2010/11:160 s. 64 f.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten. När det gäller beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska dock beslut i omprövningsärendet fattas inom en månad från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten.

Ett beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska inte gälla under handläggningen av omprövningsärendet.

I paragrafen regleras förfarandet i omprövningsärenden. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 18.7, 21.11 och 26.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

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 ändra detta. För omprövning av beslut om ändring eller återkallelse av ett godkännandebeslut enligt 5 kap. 5 § gäller i stället att tillsynsmyndigheten ska fastställa beslutet eller ändra detta inom en månad från det att begäran om omprövning kom in till tillsynsmyndigheten.

Enligt *andra stycket* ska ett beslut enligt 5 kap. 5 §, för vilket en omprövning eller ändring har begärts, inte tillämpas fram till dess att tillsynsmyndigheten har fattat beslut i omprövningsärendet, dvs. antingen fastställt sitt tidigare beslut eller ändrat detta.

Övervägandena finns i avsnitt 19.1, jämför prop. 2010/11:160 s. 64 f.

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

Paragrafen innehåller en upplysning om att det för omprövning av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, finns särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2016/796. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I de fall ERA fattat beslut om ett godkännande prövar ERA även en eventuell begäran om omprövning av godkännandebeslutet. Bestämmelser om omprövning av ERA:s beslut finns i artikel 60 i förordning (EU) 2016/796. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att den avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Vilken instans, ERA eller tillsynsmyndigheten, som är behörig att fatta beslut om godkännande av fordon framgår av 4 kap. 5 §. ERA har behörighet att pröva samtliga godkännanden gällande fordon som regleras i 4 kap. utom tillfälliga godkännanden (4 kap. 9 §), som enbart prövas av tillsynsmyndigheten.

I fråga om godkännande av fasta installationer är ERA endast inblandad genom att fatta beslut om förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning. Ett sådant förhandsgodkännande är vid sidan av andra förhållanden en förutsättning för beviljande av godkännande av en fast installation (jfr 3 kap. 2 § 4).

Övervägandena finns i avsnitt 19.1.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Tillsynsmyndighetens beslut att, efter en omprövning enligt 2 §, inte ändra ett beslut att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande får överklagas inom två månader från delgivning av beslutet. För övriga beslut gäller 44 § förvaltningslagen (2017:900).

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklagande av beslut enligt förevarande lag. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 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. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt förevarande lag och enligt till lagen anslutande föreskrifter får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Möjligheten att överklaga gäller även för beslut som har meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797, vilket innefattar tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv (jfr författningskommentaren till 5 kap. 3 § första stycket).

Genom *andra stycket* införs en särskild överklagandetid i ett fall. Det gäller när tillsynsmyndigheten efter en omprövning enligt 2 § beslutar att inte ändra sitt tidigare beslut att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller typgodkännande enligt 5 kap. 5 §. Då ska beslutet få överklagas inom två månader från delgivning (jfr artikel 26.5 i direktiv (EU) 2016/797). I övriga fall gäller allmänna bestämmelser om

överklagandetid i 44 § förvaltningslagen. Stycket utformas enligt *Lagrådets* förslag. Prop. 2021/22:83

I *tredje stycket* anges att det krävs prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 154 f.

5 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

För beslut om sanktionsavgift finns bestämmelser i 6 kap. 6 §.

I paragrafen regleras från vilken tidpunkt ett beslut enligt lagen gäller. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges huvudregeln att beslut som fattas enligt lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart om inte annat särskilt anges i beslutet. Jämfört med hittillsvarande reglering i järnvägslagen förtydligas att även beslut som har meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Med sådana rättsakter avses även rättsakter som fortfarande är gällande och som har utfärdats med stöd av direktiv som ersatts av direktiv (EU) 2016/797 (jfr författningskommentaren till 5 kap. 3 § första stycket)

I *andra stycket* finns en upplysning med en hänvisning till vad som gäller i fråga om beslut att påföra en sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 §. Enligt 6 kap. 6 § ska betalning av en sanktionsavgift ske två månader från det att beslutet fick laga kraft. Stycket utformas som en upplysningsbestämmelse med beaktande av *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 19.4.

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

Paragrafen innehåller en upplysning om att det för överklagande av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2016/796. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

För beslut som fattas av ERA gäller inte förevarande lags bestämmelser om överklagande. Bestämmelser om överklagande av ERA:s beslut finns i artiklarna 58 och 59 i förordning (EU) 2016/796. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att den avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Vilken instans, ERA eller tillsynsmyndigheten, som är behörig att fatta beslut om godkännande av fordon framgår av 4 kap. 5 §. ERA har behörighet att pröva samtliga godkännanden gällande fordon som regleras i 4 kap. utom tillfälliga godkännanden (4 kap. 9 §), som enbart prövas av tillsynsmyndigheten.

I fråga om godkännande av fasta installationer är ERA endast inblandad genom att fatta beslut om förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning. Ett sådant förhandsgodkännande är vid

sidan av andra förhållanden en förutsättning för beviljande av godkännande av en fast installation (jfr 3 kap. 2 § 4).

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.
2. Ett beslut av tillsynsmyndigheten om undantag från krav på att tillämpa TSD som har meddelats enligt 2 kap. 11 § första stycket eller 12 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) gäller fortfarande.
3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som en fast installation består av gäller fortfarande. Detsamma gäller i fråga om ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk en fast installation enligt 3 kap. krävs dock när en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 3 kap. 3 §.
4. Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande enligt 3 kap. 2 § första stycket 4 gäller inte
 - a) för projekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller
 - b) till utgången av den 16 juni 2031 för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.
5. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden enligt 4 kap. denna lag krävs dock när fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 4 kap. 3 § eller fordonets område för användning ska utvidgas enligt 4 kap. 4 §, dock endast i fråga om det nya området.
6. Ett typgodkännande av fordon enligt 2 kap. 20 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse enligt 2 kap. 21 § samma lag gäller som ett typgodkännande enligt 4 kap. 6 § respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 8 §.
7. Bestämmelserna i 5 kap. denna lag tillämpas även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka det inte krävs godkännanden enligt punkterna 4 och 5.
8. En sanktionsavgift får endast tas ut för överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet.
9. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Första punkten anger dagen för lagens ikraftträdande.

Andra punkten reglerar beslut om undantag från krav på tillämpning av TSD som tillsynsmyndigheten har fattat när lagen träder i kraft. Tillsynsmyndighetens beslut att bevilja undantag från tillämpning av TSD (jfr artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797) med stöd av 2 kap. 11 eller 12 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter lagens ikraftträdande. I lagen införs ett bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag från TSD och motsvarande möjlighet att fatta beslut om undantag kan regleras på lägre föreskriftsnivå (se författningskommentaren till 2 kap. 12 § 2).

Tredje punkten reglerar fasta installationer som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk. Punkten innebär att godkännanden för ibruktage av delsystem som är att hänföra till fasta installationer, dvs. de markbaserade delsystemen Infrastruktur, Energi och Markbaserad trafikstyrning och signalering som har beviljats med stöd av 2 kap. 13 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter lagens ikraftträdande. Detsamma gäller för motsvarande installationer (spåranläggningar) som har godkänts redan före järnvägslagens ikraftträdande, dvs. den 1 juli 2004. Den nya lagen tillämpas först om en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 3 kap. 3 § i lagen.

Fjärde punkten reglerar vilka krav som ska ställas för godkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning. Genom punkten undantas fasta installationer som ingår i projekt som vid ikraftträdandet är påbörjade och uppfyller vissa i punkten uppställda rekvisit från krav på förhandsgodkännande av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), jämför artikel 55.3 och 55.4 i direktiv (EU) 2016/797.

Femte punkten reglerar fordon som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk. I punkten anges att godkännanden för ibruktage av delsystem som är att hänföra till fordon, dvs. de mobila delsystemen Rullande materiel och Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering som har beviljats med stöd av 2 kap. 13 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter den nya lagens ikraftträdande. Detsamma gäller i fråga om fordon som har godkänts med stöd av 2 kap. 15–18 §§ järnvägslagen och fordon som har godkänts för ibruktage före järnvägslagens ikraftträdande, dvs. den 1 juli 2004. Den nya lagen tillämpas först om ett fordon ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett godkännande krävs enligt 4 kap. 3 §. Detsamma gäller i fråga om fordon som ska användas inom ett område för vilket det ursprungliga godkännandet inte har prövats, dvs. att fordonets område för användning ska utvidgas i förhållande till det ursprungliga godkännandet (jfr 4 kap. 4 §). Då krävs ett godkännande enligt 4 kap. 1 §, dock endast för det nya och utvidgade området.

Sjätte punkten reglerar vad som gäller för typgodkännanden och godkännanden som beviljats på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med ett typgodkännande. Sådana godkännanden fortsätter att gälla och ska anses utgöra motsvarande godkännanden enligt förevarande lag.

Sjunde punkten reglerar att tillsynsbestämmelserna i 5 kap. ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana delsystem och fordon som har godkänts för att tas i bruk före ikraftträdandet och för vilka tidigare beviljade godkännanden fortsätter att gälla. Detta gäller både för godkännanden som beviljats enligt järnvägslagen och för godkännanden som beviljats enligt lagstiftning som gällde före järnvägslagen.

Åttonde punkten reglerar sanktionsavgifter. Sanktionsavgifter är en nyhet i förhållande till järnvägslagen. Av övergångsbestämmelsen framgår att en sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § enbart får tas ut för överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet. Om en överträdelse upptäcks efter ikraftträdandet men har ägt rum dessförinnan, får alltså en sanktionsavgift inte tas ut. Detsamma gäller för överträdelser som pågår såväl före som efter lagens ikraftträdande, såvitt avser tiden före ikraftträdandet.

Nionde punkten reglerar hantering av mål och ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande. De ärenden som regleras i lagen gäller i första hand tillsynsmyndighetens prövning av godkännanden av fasta installationer (3 kap.) och fordon (4 kap.) samt tillsynsärenden. Den EG-kontroll som utförs av anmälda och utsedda organ enligt 2 kap. i lagen utgör inte sådana myndighetsärenden som avses här. Huvudregeln innebär att äldre föreskrifter, dvs. järnvägslagens regler, gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet. Det kan dock förekomma reglering i direkt tillämpliga EU-rättsakter som innebär att nya regler måste tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 20.2.

24.4 Förslaget till järnvägssäkerhetslag

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Paragrafen anger bl.a. lagens innehåll och att lagen genomför direktiv (EU) 2016/798. Den genomför artikel 1 i direktivet.

I paragrafen anges att syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten. Det innebär att säkerheten ska upprätthållas generellt och där så är möjligt ska den stärkas och förbättras.

Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.1.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (3 kap.),
- tillsyn (4 kap.),
- ordning (5 kap.),
- sanktionsavgift (6 kap.),
- straff (7 kap.),
- omprövning och överklagande (8 kap.).

Paragrafen innehåller en beskrivning av lagens innehåll genom en uppräknning av lagens kapitelrubriker.

Beskrivningen tjänar också som innehållsförteckning till lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Paragrafen behandlar lagens tillämpningsområde. Genom paragrafen genomförs del av artikel 2.1 och del av artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § järnvägs-lagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att tillämpningsområdet motsvaras av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Unionens järnvägssystem definieras i artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/798, med hänvisning till definitionen i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797. Enligt den artikeln definieras unionens järnvägssystem som de delar som anges i bilaga I till det direktivet. Med Europeiska unionens järnvägssystem avses som beskrivs i bilagan järnvägsnät och fordon. Med järnvägsnät avses enligt definitionen i artikel 2.4 i direktiv (EU) 2016/797 de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa att unionens järnvägssystem fungerar säkert och kontinuerligt. I unionens järnvägssystem ingår också de fordon som trafikerar eller kan förväntas trafikera de järnvägsnät som ingår i unionens järnvägssystem. Unionens järnvägssystem delas i sin tur upp i de strukturellt och funktionellt definierade delsystem som framgår av bilaga II till direktivet. De strukturella delsystemen är t.ex. Infrastruktur, Energi och Rullande materiel. De funktionellt definierade delsystemen är t.ex. Drift och trafikledning. Begreppet unionens järnvägssystem är därmed vitt och innefattar utöver järnvägsnät och fordon t.ex. drift och förvaltning av systemet (jfr definitionen av järnvägssystem i 1 kap. 4 § hittillsvarande järnvägslag).

Lagen har i stort sett samma tillämpningsområde som järnvägsteknik-lagen. De järnvägssystem som inte omfattas av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem omfattas av lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.1.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

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

Paragrafen behandlar undantag från lagens tillämpningsområde som det uttrycks i 3 §. Den motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket samt 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Tillämpningsområdet (den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem) framgår av 3 §.

Enligt *första punkten* undantas tunnelbana och spårväg från lagens tillämpningsområde. Punkten genomför artikel 2.2 a–b i direktiv (EU) 2016/798. Ett motsvarande undantag finns i hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen.

Enligt *andra punkten* undantas järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Punkten genomför artikel 2.2 c i direktiv (EU) 2016/798. Ett motsvarande undantag finns i hittillsvarande 2 kap. 13 § andra stycket järnvägslagen.

Innebörden av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem framgår av författningskommentaren till 3 §. Begreppet funktionellt avskilt innebär att järnvägsnätet är avskilt från det nämnda järnvägssystemet. Avskildheten innebär att en verksamhetsutövare fysiskt är förhindrad att använda järnvägssystemet utanför det område som är avskilt, t.ex. på grund av en blockering. Lagen tillämpas inte heller på fordon som enbart används på sådana nät.

Enligt *tredje punkten* undantas privatägda järnvägsnät som ägaren till nätet eller en operatör vid nätet använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Genom punkten utnyttjas möjligheten att undanta sådana nät enligt artikel 2.3 a i direktiv (EU) 2016/798. Undantaget saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag. Det gäller i första hand nät som brukar omnämnas industrispår. Det kan också vara privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det kan t.ex. vara fråga om avgiftsfri trafik av passagerare inom en hamn eller personal som använder tåg för att ta sig till olika platser inom ett industriområde. Undantaget omfattar fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. När ett fordon även används på nät som ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem ska lagen tillämpas. Med operatör avses en sådan verksamhetsutövare som utför tjänster för ägaren av ett privatägt järnvägsnät, inklusive förvaltning av infrastrukturen i ett sådant nät.

Enligt *fjärde punkten* undantas järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål samt fordon som används på sådana nät. Genom punkten utnyttjas i viss mån undantagsmöjligheten enligt artikel 2.3 b i direktivet. Undantaget motsvarar delvis 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen. Utanför lagens tillämpningsområde faller alltså fordon som används för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål (t.ex. museifordon) utanför den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät. Ett lokalt ändamål kan vara ett kommunalt järnvägsnät som används för lokal depåverksamhet. Så snart ett fordon används på ett sådant järnvägsnät är det undantaget från lagens tillämpningsområde. Genom verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § regeringsformen kan det preciseras vad som avses med järnvägsnät eller fordon som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.2.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

I lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag.

Paragrafen innehåller en upplysning om andra tillämpliga lagar. Den motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Första stycket upplyser om att bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg är tillämplig i stället för den förevarande lagen (jfr 4 § 1).

Andra stycket upplyser om att bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen finns i lagen om nationella järnvägssystem. Därmed avses sådana nät och fordon som anges i 4 § 2–4. De ska alltså omfattas antingen av förevarande lag eller av lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.2.

Tillsynsmyndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om tillstånd och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Tillsynsmyndigheten fullgör därmed de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Paragrafen anger att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet och att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet. Genom paragrafen genomförs del av artikel 16.1 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att regeringen utser den myndighet som ska vara tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheten ska bl.a. pröva ansökningar om gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd enligt 3 kap. och utöva tillsyn enligt 4 kap.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet. Beträffande definitionen av nationell säkerhetsmyndighet, se artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798. Att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet innebär inte någon förändring i sak mot vad som gäller sedan tidigare. Andra stycket innehåller också en upplysning om att tillsynsmyndigheten fullgör de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Direktiv (EU) 2016/798 har ersatt det upphävda direktivet 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 användning av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. Enligt artikel 34 i direktiv (EU) 2016/798 ska hänvisningar till det upphävda direktivet anses utgöra hänvisningar till det nya. Tillsynsmyndighetens skyldigheter omfattar alltså även uppgifter som faller på den nationella säkerhetsmyndigheten enligt rättsakter som fortfarande är tillämpliga och som utfärdats enligt det upphävda direktivet.

Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Övervägandena finns i avsnitt 17.1.

Ord och uttryck i lagen

7 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät, *infrastrukturförvaltare*: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

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,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797,

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon enligt det register som avses i 5 kap. 11 § järnvägstekniklagen (2022:000).

Paragrafen anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck.

I författningskommentaren till järnvägstekniklagen (1 kap. 9 §), utvecklas vad som avses med EES, fordon (jfr artikel 3.21 i direktiv (EU) 2016/798), infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och TSD.

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. Definitionen är densamma som i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Med *underhållsansvarig enhet* avses den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon enligt det register över fordon som avses i järnvägstekniklagen. Definitionen motsvarar artikel 3.20 i direktiv (EU) 2016/798. Den motsvarar delvis definitionen i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.3 och 8.1.8.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

I paragrafen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsynsmyndighetens verksamhet i anslutning till lagen. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

I förhållande till hittillsvarande järnvägslag avser bemyndigandet även avgifter för tillsyn 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. Hänvisningen till

direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser Prop. 2021/22:83 direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.10, jämför prop. 2010/11:30 s. 67 f.

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i järnvägssystemet.

Paragrafen anger att ansvaret för en säker drift i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem ligger på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Genom paragrafen genomförs del av artikel 4.1 d och 4.1 e i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med järnvägssystem avses järnvägsnät och fordon (se författningskommentaren till 1 kap. 3 §). Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för sina respektive delar av järnvägssystemet, dvs. de ansvarar för att bedriva sin verksamhet i järnvägssystemet på ett säkert sätt. Detta hindrar inte att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan anlita andra för att utföra delar av verksamheten. I dessa fall kan avtal användas för att säkerställa att de som anlitas utför sitt uppdrag på ett sätt som är förenligt med kravet på säker drift. I ansvaret för säker drift ligger att identifiera, bedöma och i förekommande fall reducera risker för olyckor.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.1.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

Paragrafen anger att både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Genom paragrafen genomförs artikel 4.1 d iii och delar av artikel 9.2 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Säkerhetsstyrningssystemet är det verktyg som infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag ska använda för att tillse att den verksamhet de ansvarar för i järnvägssystemet bedrivs i enlighet med kravet på säker drift, se 1 §. Säkerhetsstyrningssystemet behöver därför löpande anpassas och utvecklas jämsides med infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet i övrigt. Säkerhetsstyrningssystemet ska utgöras av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa att järnvägsverksamheten bedrivs säkert. I begreppet förfaranden ingår t.ex. förfaranden för att genomföra riskkontrollåtgärder, jämför författningskommentaren till 4 §.

Vidare ställs ett krav på dokumentation av säkerhetsstyrningssystemet. Därigenom kan systemet identifieras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela närmare föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem med stöd av bemyndigandet i 15 § 1.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.3, jämför prop. 2006/07:45 s. 33 f.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Paragrafen anger hur ett säkerhetsstyrningssystem, som avses i 2 §, ska utformas. Genom paragrafen genomförs artikel 4.3 b, artikel 9.3 andra stycket och delar av artikel 9.4 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Säkerhetsstyrningssystemet ska hantera risker i den verksamhet som en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ansvarar för. Det är inte endast hanteringen av säkerhetsrisker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets egen verksamhet ger upphov till som ska säkerställas inom ramen för ett säkerhetsstyrningssystem. Även säkerhetsrisker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet, t.ex. risker till följd av samarbete mellan två järnvägsföretag i samband med tillhandahållande av en transporttjänst eller risker i samband med anlitate entreprenörers arbete. Säkerhetsstyrningssystemet avser dock enbart själva järnvägsverksamheten.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska anpassas till verksamhetens art (jfr artikel 3.31 i direktiv (EU) 2016/798), t.ex. om verksamheten avser persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, eller enbart växlingstjänster. Säkerhetsstyrningssystemet ska också anpassas till verksamhetens omfattning, baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt till antalet anställda hos infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets. Vidare ska säkerhetsstyrningssystemet anpassas till området för verksamheten, t.ex. om området utgörs av ett eller flera nät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik. Även andra relevanta förhållanden ska beaktas. Vilka de är beror på bl.a. vilken infrastrukturförvaltare eller vilket järnvägsföretag som det är fråga om.

Se vidare författningskommentaren till 4 § i fråga om närmare EU-reglering om utformningen av säkerhetsstyrningssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.3.

Riskkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, ställa krav på att de som anlitas av infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets genomföra riskkontroll och att de som anlitas ställer motsvarande krav på någon som de anlitar i sin tur. Om det är lämpligt, ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ställa krav på att de som anlitas samarbetar med varandra.

Paragrafen anger att bl.a. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Genom paragrafen genomförs artiklarna 4.1 d i, 4.3 a, 4.3 c, 4.3 d och 4.4 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Med riskkontroll avses att identifiera en risk, bedöma risken och åtgärda risken. Om risken avser flera aktörer av nu nämnt slag, ska riskkontrollen genomföras av dem i samarbete. En motsvarande reglering finns i 2 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem. Regleringen i lagarna innebär att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som utövar verksamhet enligt förevarande lag kan behöva samarbeta med infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag som utövar verksamhet enligt lagen om nationella järnvägssystem.

Den riskkontroll som avses enligt förevarande lag ska genomföras i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder som framgår av artikel 6.1 a i direktivet. Dessa utvecklas närmare i 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. Riskkontroll behandlas även i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010. Av bilaga I och II till förordningen framgår vilka krav som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska förhålla sig till vid upprättande av sina respektive säkerhetsstyrningssystem, bl.a. att säkerställa att säkerhetsstyrningssystemen innehåller åtgärder för att hantera risker.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på de som dessa aktörer anlitar att genomföra riskkontroll, om det bedöms lämpligt. De ska även ställa krav på att de som i sin tur anlitas genomför riskkontroll. Det är alltså inte bara de som anlitas av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som ska genomföra riskkontroll utan även de som i sin tur anlitas. Det kan t.ex. vara fråga om underhållsansvariga enheter, tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare. Detta ställer krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, t.ex. när de ingår avtal med andra aktörer. I de fall det är lämpligt kan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag genom att träffa avtal ställa krav på att nödvändig riskkontroll genomförs även i senare avtalsled.

I *trede stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag även ska säkerställa att den riskkontroll som avses i andra stycket faktiskt genomförs. Kontrollen ska ske enligt den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning som avses i artikel 6.1 c i direktivet. Säkerhetsmetoden utvecklas närmare i kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter

erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.4.

5 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk ska, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisken och rapportera till dem som berörs.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, även säkerställa att de som ska genomföra riskkontroll enligt 4 § andra stycket inom sina respektive ansvarsområden vidtar de åtgärder som krävs för att hantera en säkerhetsrisk som de upptäcker eller informeras om och rapporterar till dem som berörs.

Paragrafen anger bl.a. att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk ska vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisken och rapportera den till de som berörs. Genom paragrafen genomförs artikel 4.5 a och 4.5 b första meningen i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med säkerhetsrisk avses bl.a. fel som bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen. Även säkerhetsrisker som upptäcks i strukturella delsystem, dvs. infrastruktur, fordon och trafikstyrning och signalering, omfattas.

I *första stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inom sina ansvarsområden, ska vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisker och rapportera till de som berörs. Säkerhetsrelaterad information ska alltså utbytas mellan olika aktörer som verkar inom järnvägssektorn.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de som anlitas och de som anlitas i sin tur vidtar de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisker och rapporterar till de som berörs av säkerhetsrisken.

I likhet med vad som gäller för riskkontroll ställs kravet att hantera eventuella säkerhetsrisker ytterst på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Kravet innebär att säkerhetsrisker som kommit i dagen eller sådana som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag informeras om ska åtgärdas så att en säker drift i järnvägssystemet kontinuerligt upprätthålls.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.4.

6 § Om ett järnvägsföretag använder någon annans fordon, ska järnvägsföretaget och den som har tillhandahållit fordonet utbyta alla relevanta uppgifter för en säker drift.

Paragrafen behandlar utbyte av uppgifter när järnvägsföretag använder någon annans fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 4.6 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av paragrafen framgår att när ett järnvägsföretag använder någon annans fordon ska järnvägsföretaget och den som har tillhandahållit fordonet utbyta alla uppgifter som är relevanta för den säkra driften av fordonet. Den som tillhandahåller ett fordon kan t.ex. vara ägaren till fordonet eller ett annat järnvägsföretag som i egenskap av

fordonsinnehavare (jfr artikel 3.19 i direktiv (EU) 2016/798), utan att vara ägare till fordonet, hyr ut det till ett annat järnvägsföretag. Uppgifter som kan vara särskilt relevanta att utbyta är exempelvis ett fordons status och historia, information om körduglighet och uppgifter i underhållsjournaler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.4.

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

7 § Anställda 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 är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

Paragrafen anger krav som ställs på den som är anställd hos eller på annat sätt anlitas av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag. Genom paragrafen genomförs artikel 13.4 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att god kännedom krävs bl.a. om förhållanden som gäller för verksamheten och som avser arbetsuppgifterna i fråga. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ansvarar för att deras anställda uppfyller kraven. I detta ingår att bevaka vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns.

Andra stycket anger särskilda villkor för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Med säkerhetskritiska arbetsuppgifter avses exempelvis uppgifter som innebär styrning eller påverkan av ett tågs rörelse.

Av tredje stycket framgår att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget i verksamhet hos dessa aktörer uppfyller kraven som anges i första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 171 f.

8 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som visar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna.

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

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag fråntas säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Paragrafen innebär att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inte får tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter om det föreligger hinder av hälsoskäl. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag inte får tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan föregående läkarundersökning som utvisar att hinder inte föreligger av hälsoskäl. Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget ska se till att alla som är sysselsatta i deras verksamhet uppfyller erforderliga krav och i övrigt anses lämpliga. Detta ställer krav på infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget, t.ex. när de ingår avtal med entreprenörer att säkerställa att även de som anlitas uppfyller nödvändiga hälsokrav och att den anlitate ser till att dennes personal uppfyller erforderliga krav.

Av *andra stycket* framgår att den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter regelbundet ska genomgå läkarundersökningar. Det är nödvändigt för att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska kunna uppfylla sitt ansvar enligt 7 § andra stycket. Skyldigheten att genomgå läkarundersökning gäller även i övrigt vid behov. Om det finns omständigheter som tyder på att en persons hälsotillstånd inte längre uppfyller erforderliga krav, exempelvis om personen i fråga har varit med om en olycka eller ett tillbud eller återgår i tjänst efter ett längre uppehåll, kan det vara skäl för att personen ska genomgå en läkarundersökning.

Enligt *tredje stycket* har en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag möjlighet att frånta säkerhetskritiska arbetsuppgifter från den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 172 f.

Underhållsansvarig enhet för fordon

9 § För att ett fordon ska få användas i järnvägstrafik ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Den som använder fordonet ska, innan det används i trafik, säkerställa att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat.

Paragrafen anger förutsättningar för att fordon ska få användas i järnvägstrafik. Genom paragrafen genomförs artikel 14.1 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 23 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Innan ett fordon får användas i järnvägstrafik ska det tilldelas en enhet som ansvarar för fordonets underhåll. Den underhållsansvariga enheten ska registreras i det nationella fordonsregistret, jämför 1 kap. 7 § förevarande lag och 5 kap. 11 § järnvägstekniklagen.

Av paragrafen framgår också att innan ett fordon får användas i järnvägstrafik ska användaren säkerställa att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat. Detta ställer krav på användaren av fordon, t.ex. när den ingår avtal med den som tillhandahåller ett fordon. I praktiken innebär det att det är infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som använder fordonet som kan bli föremål för tillsynsmyndighetens åtgärder om den underhållsansvariga enheten inte uppfyller kraven på certifiering, se 4 kap. Det är infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget som ytterst ansvarar för säkerheten i järnvägs-systemet.

Enheter med ansvar för underhåll av fordon ska alltså vara certifierade, se 11 §. Certifieringskravet underlättar för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att säkerställa att den underhållsansvariga enheten uppfyller föreskrivna krav. Direktivet innehåller de grundkrav som gäller för enheter med ansvar för underhåll. Dessa utvecklas närmare i

kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011. Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/780 av den 12 juni 2020 om ändring av förordning (EU) nr 445/2011 och genomförandeförordning (EU) 2019/779 vad gäller åtgärder för att, på grund av covid-19-pandemin, förlänga giltighetstiden för vissa certifikat för järnvägsenheter som ansvarar för underhåll och vissa övergångsbestämmelser, har tillämpningen av vissa bestämmelser i genomförandeförordning (EU) 2019/779 ändrats.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.8, jämför prop. 2010/11:160 s. 38 f.

10 § En underhållsansvarig enhet ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon vars underhåll enheten ansvarar för är i säkert skick.

Paragrafen anger att en underhållsansvarig enhet ska använda sig av ett underhållssystem. Genom paragrafen genomförs del av artikel 14.2 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 24 § järnvägslagen (2004:519).

Den underhållsansvariga enheten ska, med hjälp av ett underhållssystem, säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar för är i säkert skick. Med hjälp av ett sådant system ska det säkerställas bl.a. att fordonen underhålls enligt gällande krav och att metoder för riskvärdering och riskbedömning används. Det är dock infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag som ytterst ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.8, jämför prop. 2010/11:160 s. 48 f.

11 § En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad och ha tilldelats ett underhållscertifikat av ett certifieringsorgan.

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

Paragrafen anger att en underhållsansvarig enhet ska vara certifierad och ha ett underhållscertifikat. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 14.4 och 14.5 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 23 § andra stycket och 3 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att en underhållsansvarig enhet ska vara certifierad av ett certifieringsorgan. Med certifieringsorgan avses ett ackrediterat eller erkänt organ eller en nationell säkerhetsmyndighet, se artikel 14.4 i direktiv (EU) 2016/798.

Andra stycket innebär att ett underhållscertifikat som beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ inom EES eller i Schweiz är giltigt i Sverige.

Närmare bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU)

Prop. 2021/22:83 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.9, jämför prop. 2010/11:160 s. 43 f. och 49 f.

Rapportering av olyckor

12 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten 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. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetshänseende.

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det inträffar en olycka eller ett tillbud. Genom paragrafen genomförs del av artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Bestämmelser om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.10, jämför prop. 2006/07:45 s. 110.

Årlig säkerhetsrapport

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

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska överlämna en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten. Genom paragrafen genomförs del av artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 2 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519).

En säkerhetsrapport ska bl.a. innehålla information om hur organisationens samlade säkerhetsmål har uppfyllts och synpunkter på brister och fel i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning. Rapporten ska alltså innehålla information som kan vara av betydelse för tillsynsmyndigheten i dess löpande arbete med att utveckla järnvägssäkerheten.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.11, jämför prop. 2006/07:45 s. 35 f.

Personalens rätt till handlingar

14 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som utför eller har utfört säkerhetskritiska arbetsuppgifter i deras verksamhet begär det, till denne överlämna handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Paragrafen behandlar personalens rätt att få tillgång till handlingar som en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag har. Genom paragrafen genomförs del av artikel 13.3 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Genom regleringen ges rätt för personal att få tillgång till handlingar som styrker den egna kompetensen, erfarenheter och utbildning.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.7.

Bemyndiganden

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

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
3. underhållssystem enligt 10 § och om undantag från kravet på certifiering enligt 11 §, och
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 12 §.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten innebär att föreskrifter får meddelas om säkerhetsstyrningssystem. Bemyndigandet motsvarar hittillsvarande 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen. Bemyndigandet kan tillämpas för att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem som följer av direktiv (EU) 2016/798 och det övriga behov som kan uppkomma. Utrymmet för föreskrifter är dock begränsat, eftersom gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem finns i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798. I förordningen fastställs med avseende på innehållet i gemensamma säkerhetsmetoder närmare krav på säkerhetsstyrningssystem som rör infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Andra punkten innebär att föreskrifter får meddelas om lämplighetskrav för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Bemyndigandet motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen. Gällande begreppet säkerhetskritiska arbetsuppgifter, se författningskommentaren till 7 §. För personal som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten kan det finnas behov av att i föreskrifter precisera vad som krävs för att vara lämplig för en viss befattning. Genom bemyndigandet kan det exempelvis föreskrivas om vilka kunskaper och personliga förhållanden i övrigt som krävs för att få utföra vissa arbetsuppgifter. Av betydelse för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter kan vara god hälsa i vissa avseenden. Bemyndigandet ger möjlighet att meddela föreskrifter om hälsokrav anpassade och närmare preciserade till den befattning som det är fråga om. På samma sätt som bemyndigandet kan användas för att meddela föreskrifter om hälsokrav så kan det även användas för att

meddela föreskrifter om undantag från sådana hälsokrav, givet att det övergripande lämplighetskravet i 7 § andra stycket är uppfyllt.

Tredje punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 10 järnvägslagen. Punkten innebär att föreskrifter får meddelas om underhållssystem för en underhållsansvarig enhet för fordon och om undantag från kravet på certifiering för en underhållsansvarig enhet. Ett underhållssystem ska innehålla en beskrivning av hur fordonsunderhållet är organiserat inom den enhet som ansvarar för underhåll av fordon. I artikel 14.3 i direktiv (EU) 2016/798 finns en beskrivning av ledningsfunktioner som ett underhållssystem ska ha. Bemyndigandet ger möjlighet att meddela föreskrifter med krav på innehåll i ett underhållssystem, exempelvis kan det finnas behov av att anpassa kraven på underhållssystem för museifordon. Undantagsmöjligheten från kravet på certifiering för en underhållsansvarig enhet regleras i artikel 15 i direktiv (EU) 2016/798. Exempelvis kan det vara fråga om att museifordon undantas från systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll.

Fjärde punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 2 järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.3, 8.1.5, 8.1.8 och 8.1.9, jämför prop. 2003/04:123 s. 171 f., prop. 2006/07:45 s. 33 f. och prop. 2010/11:60 s. 40 och 48.

3 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag

Krav på gemensamt säkerhetsintyg

1 § Ett järnvägsföretag ska ha

1. ett gemensamt säkerhetsintyg, och
2. en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

För järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) tillämpas inte första stycket 2.

Paragrafen anger att ett gemensamt säkerhetsintyg och en försäkring eller motsvarande krävs för ett järnvägsföretag. Paragrafen genomför delar av artikel 10.1 i direktiv (EU) 2016/798. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första punkten* anges att ett järnvägsföretag ska ha ett gemensamt säkerhetsintyg. Det krävs för att järnvägsföretaget ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, jämför 1 kap. 7 §.

I *andra punkten* anges att det krävs en försäkring eller motsvarande som täcker skadeståndsskyldighet som kan uppkomma genom järnvägsverksamheten. Med motsvarande som kan täcka skadeståndsskyldighet avses främst tillräckliga ekonomiska förutsättningar att betala ett eventuellt skadestånd. Järnvägsföretagets allmänna kreditvärdighet kan i detta avseende vara av betydelse, jämför prop. 2003/04:123 s. 87.

Av *andra stycket* framgår att för järnvägsföretag som har licens enligt järnvägsmarknadslagen tillämpas inte första stycket 2. För licens krävs

bl.a. försäkring eller motsvarande som kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten, se 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen. Det finns därför inte behov av att i förevarande lag uppställa motsvarande krav för järnvägsföretag som har licens.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.1.

Ansökan om och utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

2 § Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Om järnvägsföretaget enbart ska bedriva verksamhet i Sverige, utfärdas ett säkerhetsintyg av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå. Sökanden väljer i ett sådant fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. I andra fall utfärdas säkerhetsintyget av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Paragrafen anger bl.a. vilken instans som utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg. Genom paragrafen genomförs del av artikel 10.1 och artikel 10.3 sista stycket och del av artikel 10.8 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg alltid ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå. Ansökan ska ges in via den s.k. one-stop-shop, som är det informations- och kommunikations-system vid byrån som regleras i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten kan utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg men bara i de fall området för järnvägsföretagets verksamhet är begränsat till Sverige och sökanden valt tillsynsmyndigheten som prövningsinstans. I andra fall är det den Europeiska unionens järnvägsbyrå som utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg. Oavsett prövningsinstans ska ansökan ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå, se första stycket.

Närmare regler om processen för ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetsbedömningen inför utfärdande av ett intyg finns i 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. Av bilaga II till förordningen framgår bl.a. att den som utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg får besluta om att begränsa dess tillämpningsområde genom att ange begränsningar eller villkor för användningen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.2.

Krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

3 § Ett gemensamt säkerhetsintyg ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
2. uppfyller kraven i TSD,
3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798, och

4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Paragrafen anger de krav som ska vara uppfyllda för att ett järnvägsföretag ska beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg. Genom paragrafen genomförs artikel 10.3 a och 10.3 b i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen blir aktuell enbart för det fall en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska prövas av tillsynsmyndigheten, se 2 §.

Av *första punkten* framgår att järnvägsföretag, för att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg, ska ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem. Närmare om de krav som ställs på ett säkerhetsstyrningssystem och hur det ska utformas framgår av 2 kap. 2 och 3 §§ och i föreskrifter som meddelas i anslutning till denna lag, se 2 kap. 15 § 1.

Av *andra punkten* framgår att den som beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppfylla kraven i TSD. Det handlar om säkerhetsrelaterade krav i TSD. Sådana krav finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU.

Av *tredje punkten* framgår att kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra krav i 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 ska vara uppfyllda för att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg. Med gemensamma säkerhetsmetoder avses sådana metoder som fastställts i EU-rättsakter för att dels bedöma säkerhetsnivåer, dels uppfylla säkerhetsmål och säkerhetsnivåer. Genom de gemensamma säkerhetsmålen fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och dess olika delar. Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Av *fjärde punkten* framgår att den som beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppfylla kraven i nationella regler. Det handlar här om sådana nationella regler som avses i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 och som anmälts till den databas som för närvarande namnges Single Rules Database (tidigare Notif-IT) som förvaltas av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.2.

Giltighetstid och förnyelse

4 § Ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Paragrafen anger giltighetstiden för ett gemensamt säkerhetsintyg. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 10.13 i direktiv (EU) 2016/798. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

När giltighetstiden har löpt ut upphör det gemensamma säkerhetsintyget att gälla. Ett gemensamt säkerhetsintyg får förnyas efter ansökan och kan på så sätt förnyas flera gånger. Av bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 av den 9 april 2018 om fastställande av

praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag framgår bl.a. vilka uppgifter sökanden ska tillhandahålla vid exempelvis en förnyelse.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.3.

Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg

5 § Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs

1. om verksamhetens art eller omfattning förändras väsentligt, eller
2. om tillståndshavaren utvidgar sitt verksamhetsområde.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett gemensamt säkerhetsintyg uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Paragrafen anger när det krävs uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg. Genom paragrafen genomförs del av artikel 10.13, 10.14 andra stycket och 10.15 i direktiv (EU) 2016/798. Andra stycket motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

I *första punkten* anges att ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras om verksamhetens art eller omfattning förändras väsentligt. Begreppet verksamhetens art används genomgående i stället för typ av verksamhet, jfr artikel 3.31 i direktiv (EU) 2016/798. Bedömningen av om verksamheten förändras väsentligt ska göras utifrån den järnvägsdrift som bedrivs och den omfattning som täcks av intyget och det avsedda området för verksamheten. Säkerhetsintyget kan uppdateras helt eller delvis. Med verksamhetens art avses i detta sammanhang 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, jämför författningss kommentaren till 2 kap. 3 §.

I *andra punkten* anges att ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras om innehavaren utvidgar sitt område för verksamheten. Med utvidgat område avses inom Sverige eller till en annan medlemsstat. Det är tillsynsmyndigheten som kan utfärda ett uppdaterat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten. Om området för verksamheten utvidgas till en annan medlemsstat, är det den Europeiska unionens järnvägsbyrå som utfärdar ett uppdaterat gemensamt säkerhetsintyg.

Av bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 av den 9 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag framgår närmare om när och hur ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras i de fall som avses i första stycket i förevarande paragraf.

Av bilagan framgår bl.a. att ändringar av det slag som avses i första stycket som föranleder en uppdatering ska anmälas av järnvägsföretaget.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten får kräva att ett intyg uppdateras om väsentliga förändringar har gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Det innebär att tillsynsmyndigheten även under ett gemensamt säkerhetsintygs giltighetstid får kräva att det uppdateras, om väsentliga förändringar gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Med föreskrifter om järnvägssäkerhet åsyftas här bestämmelser på alla

föreskriftsnivåer, dvs. i lag, förordning och myndighetsföreskrifter (jfr prop. 2006/07:45 s. 113 f.) samt i tillämpliga EU-rättsakter.

Kriterier för vad som avses med väsentlig förändring framgår inte närmare av EU-rätten utan avgörs av tillsynsmyndigheten. Underlag för bedömning av vad som kan anses vara en väsentlig förändring finns i form av riktlinjer som publiceras av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Övervägandena finns i avsnitten 10.2.3, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på säkerhetstillstånd

6 § En infrastrukturförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd.

Ett säkerhetstillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Paragrafen anger att en infrastrukturförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs artikel 12.1 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägs-lagen (2004:519).

Infrastrukturförvaltare som inte omfattas av denna lag omfattas i stället av lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 96 f. och prop. 2006/07:45 s. 39 f.

Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd

7 § Ett säkerhetstillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
2. uppfyller kraven i TSD,
3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798,
4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
5. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet.

Paragrafen anger kraven för att bevilja ett säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs artikel 12.1 andra stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första punkten* framgår att för att beviljas ett säkerhetstillstånd ska infrastrukturförvaltaren ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem. Bestämmelser om de krav som ställs på ett säkerhetsstyrningssystem och hur det ska utformas finns i 2 kap. 2 och 3 §§ och i föreskrifter som meddelas i anslutning till denna lag, se 2 kap. 15 § 1.

Av *andra punkten* framgår att den som beviljas ett säkerhetstillstånd ska uppfylla kraven i TSD. Det handlar om säkerhetsrelaterade krav. Sådana krav finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU.

Av *tredje punkten* framgår att kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra krav i 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 ska vara uppfyllda för att beviljas ett säkerhetstillstånd. Med gemensamma säkerhetsmetoder avses sådana metoder som fastställts i EU-rättsakter för att dels bedöma säkerhetsnivåer, dels uppfylla säkerhetsmål och säkerhetsnivåer. Genom de gemensamma säkerhetsmålen fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och dess olika delar.

Av *fjärde punkten* framgår att sökanden för att beviljas ett säkerhetstillstånd måste uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798. Det handlar om sådana nationella regler som anmälts till den databas som för närvarande namnges Single Rules Database (tidigare Notif-IT) som förvaltas av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Av *femte punkten* framgår att en infrastrukturförvaltare ska ha tillräckliga ekonomiska förutsättningar för verksamheten för att beviljas ett säkerhetstillstånd. En infrastrukturförvaltarens verksamhet består i att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Kravet motsvarar det krav på lämplighet med hänsyn till ekonomisk förmåga som finns i hittillsvarande 3 kap. 8 § 1 järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 96 f. och prop. 2006/07:45 s. 39 f.

Villkor

8 § Ett säkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs.

Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Paragrafen anger att ett säkerhetstillstånd får förenas med villkor. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Genom bestämmelsen anges att tillsynsmyndigheten får förena ett säkerhetstillstånd med villkor som behövs. Det är fråga om villkor ur säkerhetssynpunkt som kan vara av skilda slag, t.ex. kan de avse hastighetsbegränsning av fordon.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Giltighetstid och förnyelse

9 § Ett säkerhetstillstånd är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Paragrafen anger giltighetstiden för ett säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs del av artikel 12.2 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

När giltighetstiden har löpt ut upphör säkerhetstillståndet att gälla. Ett säkerhetstillstånd får förlängas efter ansökan och kan på så sätt förnyas flera gånger.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.6, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f.

10 § Uppdatering av ett säkerhetstillstånd krävs

1. om det sker en väsentlig förändring i något eller några av de delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av, eller

2. om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem förändras på ett väsentligt sätt.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett säkerhetstillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Paragrafen anger när det krävs uppdatering av ett säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs del av artikel 12.2 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafens andra stycke motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

I *första punkten* anges att ett säkerhetstillstånd ska uppdateras om väsentliga förändringar görs i något av de delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av. Med delsystem avses de strukturella och funktionella delarna av unionens järnvägssystem som de anges i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797, jämför författningskommentaren till 1 kap. 9 § järnvägstekniklagen. Ett säkerhetstillstånd ska uppdateras om väsentliga förändringar görs i något eller några av de delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av, dvs. något eller några av de strukturella delsystemen.

I *andra punkten* anges att ett säkerhetstillstånd ska uppdateras om principerna för drift eller underhåll av delsystemen enligt första punkten ändras väsentligt. Med detta avses infrastrukturförvaltarens principer för drift eller underhåll av delsystemen.

I *andra stycket* anges att den nationella säkerhetsmyndigheten får kräva att ett säkerhetstillstånd uppdateras om väsentliga förändringar har gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Det innebär att tillsynsmyndigheten under ett säkerhetstillstånds giltighetstid får kräva att det uppdateras, om väsentliga förändringar gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Med föreskrifter om järnvägssäkerhet åsyftas här bestämmelser på alla föreskriftsnivåer, dvs. i lag, förordning och myndighetsföreskrifter (jfr prop. 2006/07:45 s. 113 f.) samt i tillämpliga EU-rättsakter.

Kriterier för vad som avses med väsentlig förändring framgår inte närmare av EU-rätten utan avgörs av tillsynsmyndigheten. Underlag för bedömningen av vad som är en väsentlig förändring finns i form av riktlinjer som publiceras av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.6, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Anmälningsskyldighet

11 § En infrastrukturförvaltare är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 10 § första stycket.

Paragrafen anger att en infrastrukturförvaltare är skyldig att anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 10 § första stycket. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 12.2 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen (2004:519).

Regleringen innebär att en infrastrukturförvaltare som innehar ett säkerhetstillstånd är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla om

väsentliga förändringar görs i, för närvarande, delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi, jämför författningskommentaren till 10 §. En uppdatering krävs även vid en väsentlig förändring i fråga om en infrastrukturförvaltares principer för drift eller underhåll av dessa delsystem. 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.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.6, jämför prop. 2003/04:123 s. 99.

Begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd

12 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd som myndigheten har meddelat enligt detta kapitel, om

1. förutsättningarna för intyget eller tillståndet inte längre uppfylls, eller
2. infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen, nationella regler som avses i 3 § 4 eller 7 § 4 eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs del av artikel 17.5 tredje stycket och del av artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Regleringen ger tillsynsmyndigheten möjlighet att helt eller delvis begränsa eller återkalla ett beslut som myndigheten har meddelat enligt 3 kap., dvs. ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ett beslut om begränsning eller återkallelse ska dock inte gälla förrän det fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet, se 8 kap. 6 §.

Tillsynsmyndigheten har möjlighet att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd som är utfärdat av tillsynsmyndigheten. När det gäller ett gemensamt säkerhetsintyg som har utfärdats av Europeiska unionens järnvägsbyrå är det byrån som begränsar eller återkallar intyget i enlighet med 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.

Första och andra punkten anger omständigheter som kan ligga till grund för att tillsynsmyndigheten begränsar eller återkallar ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd. 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 förevarande lag, föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen och andra nationella regler. Med andra nationella regler avses sådana regler som anmälts till den databas som för närvarande namnges Single Rules Database (tidigare 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. Hänvisningen

till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Om en licens enligt järnvägsmarknadslagen har återkallats, innebär det inte automatiskt att det gemensamma säkerhetsintyget också ska återkallas. Förutsättningarna för varje tillstånd får i stället prövas för sig.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.7, jämför prop. 2003/04:123 s. 145 och 198 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Bemyndiganden

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

1. försäkring eller motsvarande enligt 1 § 2, och
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 7 § 5.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 10 § 1 och 4 järnvägslagen (2004:519).

Första punkten innebär att föreskrifter får meddelas om försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet. Genom bemyndigandet kan föreskrifter om bl.a. försäkringsnivåer meddelas.

Bemyndigandet i *andra punkten* ger möjlighet att meddela föreskrifter om vilka ekonomiska förutsättningar som krävs för att ett säkerhetstillstånd ska kunna beviljas.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.1 och 10.2.5.

4 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen. Tillsynen ska även säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgift att utöva tillsyn över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretags efterlevnad av bl.a. lagen. Genom paragrafen genomförs artikel 17.1 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Den myndighet som regeringen enligt 1 kap. 6 § bestämmer ska vara tillsynsmyndighet och utöva tillsyn över att den som omfattas av regleringen efterlever lagen och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

I tillsynsmyndighetens uppgift ingår även att utöva tillsyn över järnvägsföretag för vilka Europeiska unionens järnvägsbyrå har utfärdat gemensamma säkerhetsintyg. Det är dock endast byrån som kan återkalla

eller begränsa gemensamma säkerhetsintyg som den har utfärdat, se författningskommentaren till 3 kap. 12 §.

Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitten 17.1, 17.2 och 17.8, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, och

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

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 utsköningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter vid utövande av tillsyn och myndighetens möjligheter att begära bistånd från andra myndigheter i tillsynsarbetet. Genom paragrafen genomförs del av artikel 18.2 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Med handlingar avses i *första stycket 1* både pappersdokument och handlingar i elektronisk form.

Skillnaden i förhållande till motsvarande bestämmelser i järnvägslagen utgörs av att tillsynsmyndigheten enligt förevarande paragraf saknar möjlighet att begära bistånd av Tullverket. Möjligheten att begära bistånd av Polismyndigheten kvarstår. I tillsynsmyndighetens uppgifter ingår bl.a. tillsyn av järnvägsverksamhet som påverkar trafiksäkerheten inom ett järnvägssystem och som kan kräva att omedelbara åtgärder vidtas.

Övervägandena finns i avsnitt 17.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Avtal om riskkontroll

3 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå redovisa avtal om riskkontroll som ingåtts med anledning av 2 kap. 4 §.

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag på begäran är skyldiga att redovisa avtal om riskkontroll. Genom paragrafen genomförs del av artikel 4.3 d i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

På begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag redovisa avtal om riskkontroll med anlitade aktörer, jämför författningskommentaren till 2 kap. 4 §. Tillsynsmyndigheten har möjlighet att begära att ett sådant avtal redovisas med stöd av 2 § första stycket 1.

Övervägandena finns i avsnitt 17.8.

Förelägganden

4 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Ett föreläggande får förenas med vite.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta förelägganden. Den motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 4 § järnvägs-lagen (2004:519).

I författningskommentaren till 5 kap. 3 § järnvägstekniklagen redogörs närmare för förelägganden. I likhet med järnvägstekniklagen görs ett tillägg även i denna lag för att klargöra tillsynsmyndighetens möjligheter att säkerställa att direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 följs. Det gäller även rättsakter som har utfärdats med stöd av tidigare direktiv som ersatts av direktiv (EU) 2016/798. Enligt direktivet ska hänvisningar till det upphävda direktivet anses som hänvisningar till det nya (se artikel 34). Det gäller i första hand Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar som i sin tur ersatte direktiven 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. EU-förordningar som fortsatt är giltiga och som har meddelats med stöd av dessa direktiv omfattas av lagens tillsynsansvar, och tillsynsmyndigheten har möjlighet att meddela förelägganden för att tillse att dessa följs. Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Enligt *andra stycket*, som motsvarar 8 kap. 4 § andra stycket i hittillsvarande järnvägslag, får förelägganden förenas med vite. För vitesförelägganden gäller viteslagen (1985:206). I likhet med järnvägslagen gäller att om det finns anledning att anta att den som omfattas av tillsynen har begått en överträdelse som kan bli föremål för sanktionsavgift eller ett brott enligt denna lag, bör denne inte föreläggas vid vite att medverka i utredning av en fråga som har samband med den aktuella överträdelsen eller gärningen (jfr artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna).

Övervägandena finns i avsnitt 17.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Bemyndiganden

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

1. tillsyn, och
2. uppgiftsskyldighet för järnvägsföretag.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Genom bemyndigandena möjliggörs ett genomförande av direktiv (EU) 2016/798 i delar som inte genomförs genom denna lag. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten avser föreskrifter om tillsyn. Begreppet tillsyn åsyftar tillsyn i vid bemärkelse. Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas

om t.ex. bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/798 om det medlingsförfarande som ska tillämpas om tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattning i fråga om tillsynsåtgärder.

Andra punkten saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag. Genom bemyndigandet kan t.ex. föreskrifter meddelas som uppställer krav på järnvägsföretag att lämna sådana uppgifter som avses i artikel 17.2 och 17.3 i direktiv (EU) 2016/798.

Övervägandena finns i avsnitt 17.8.

5 kap. Ordning

Förbud mot att beträda ett spårområde

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Paragrafen innehåller ett förbud att beträda ett spårområde utan tillstånd. Den motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas inom den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag. 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.

Paragrafen anger att alkoholdrycker och liknande inte får intas inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Paragrafen motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

I 1 kap. 3 § anges vad som avses med unionens järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person.

Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket får avlägsna den som överträder förbudet i 2 § från järnvägsinfrastrukturen.

I paragrafen regleras befogenheter för befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst. Paragrafen motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 52 och 200 f.

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

Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

Paragrafen anger åtgärder som en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst får vidta när ordningsbestämmelserna överträds. Paragrafen motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. utan gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd eller försäkring enligt 3 kap. 1 § bedriver tillståndspliktig verksamhet som kräver ett sådant intyg, tillstånd eller försäkring,

2. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter enligt 2 kap. 7 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 8 §, eller

3. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 12 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 15 § 4.

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om vem som kan bli föremål för sanktionsavgift och under vilka förutsättningar en sådan avgift kan tas ut. Den motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 1 § 1 och 2 samt 3 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första punkten* framgår att en sanktionsavgift får tas ut av den som bedriver verksamhet utan erforderligt tillstånd. Det innebär att sanktionsavgift får tas ut av ett järnvägsföretag som saknar gemensamt säkerhetsintyg eller en infrastrukturförvaltare som saknar säkerhetstillstånd. Exempelvis kan det handla om att ett järnvägsföretag utför trafik utanför det område för verksamheten som omfattas av det gemensamma säkerhetsintyget. I vissa fall krävs enligt denna lag även försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. I de fallen kan alltså avsaknad av erforderligt försäkringsskydd medföra sanktionsavgift, se 3 kap. 1 § andra stycket.

Enligt övergångsbestämmelserna till lagen (punkt 2 och 3) fortsätter ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd att gälla under dess giltighetstid om intyget eller tillståndet har meddelats före lagens ikraftträdande. Ett

sådant intyg eller tillstånd har inte meddelats enligt den nya lagen (jfr övergångsbestämmelserna). För verksamhet som omfattas av ett sådant säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd får det därför inte tas ut sanktionsavgift enligt denna punkt (förrän ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd har utfärdats enligt den nya lagen enligt vad som anges i övergångsbestämmelserna).

Av *andra punkten* framgår att en sanktionsavgift får tas ut av den som anställer eller på annat sätt anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter om denne inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd eller personliga förhållanden i övrigt. Detsamma gäller om någon tilldelas säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att ha genomgått erforderlig läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt. I fråga om säkerhetskritiska arbetsuppgifter, se författningskommentaren till 2 kap. 7 §.

Av *tredje punkten* framgår att en sanktionsavgift får påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits. Det handlar om att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag inte uppfyllt kravet på att rapportera i händelse av en olycka enligt 2 kap. 12 § eller enligt de föreskrifter om liknande rapportering som meddelats i anslutning till lagen.

Sanktionsavgift får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet. Det är alltså fråga om ett strikt ansvar.

I övergångsbestämmelserna (punkt 7) anges att sanktionsavgift endast kan komma i fråga för överträdelser som har ägt rum efter lagens ikraftträdande.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.7.

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

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En 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.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgiften.

Betalning av sanktionsavgift

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

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsokningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Bestämmelserna i 2–8 §§ motsvarar bestämmelserna om sanktionsavgifter i järnvägstekniklagen, se författningskommentarerna till 6 kap. 2–8 §§ i den lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.

7 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas 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.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Paragrafen innehåller bl.a. ett dubbelbestraffningsförbud. Den motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 1 § andra stycket och 5 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att åtal inte får väckas enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om en ansökan vid domstol inletts om utdömande av detta vite. Genom stycket upprätthålls rätten att inte bli lagförd eller straffad två gånger för samma gärning (jfr NJA 2013 s. 502 och 2015 s. 663).

Andra stycket motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 och 203 f.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på järnväg inom den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag 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 fordon på järnväg inom den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag 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 någon annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet fordon på järnväg inom den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag 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.

3 § Om ett brott som avses i 2 § är 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.

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon på 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.

I 2–4 §§ finns bl.a. straffbestämmelser för överträdelse av vissa bestämmelser om intag av alkohol eller narkotika. De motsvarar hittillsvarande 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 f. och 202.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

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

Paragrafen anger att penningböter ska dömas ut för överträdelse av förbudet att beträda ett spårområde. Den motsvarar hittillsvarande 10 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 f. och 203.

Beslag och förverkande

6 § 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.

Paragrafen innehåller en bestämmelse som upplyser om andra lagar som ska tillämpas i fråga om beslag och förverkande av alkohol och alkohol-

drycksliknande preparat vid överträdelse av alkoholförtäringförbudet i 5 kap. 2 §. Den motsvarar hittillsvarande 10 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 f. och 203.

8 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att helt eller delvis avslå en ansökan om 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.

I paragrafen regleras omprövning av beslut om en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg avslås helt eller delvis. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten ompröva ett beslut om att helt eller delvis avslå en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg, om den sökande begär det. Omprövningsmöjligheten omfattar såväl situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg avslagits helt som situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg inte beviljats helt vad avser det önskade området för verksamheten. En sökande som har fått ett avslagsbeslut kan välja att begära en omprövning eller direkt överklaga beslutet till högre instans (jfr prop. 2010/11:160 s. 64 f.). Ytterligare bestämmelser om förutsättningarna för beslutsmyndigheten att ändra tidigare meddelade beslut finns i 38 § förvaltningslagen (2017:900).

Enligt *andra stycket* ska en begäran om omprövning göras inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

Ytterligare bestämmelser om omprövning finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 av den 9 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag.

Övervägandena finns i avsnitt 19.2.

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

Paragrafen anger när tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende. Den genomför delar av artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten har från mottagandet av en begäran om omprövning två månader på sig att fastställa det tidigare beslutet eller att ändra detta. Om ett avslagsbeslut fastställs eller omprövningsbeslutet inte går sökanden fullt till mötes, kan sökanden överklaga hos allmän förvaltningsdomstol i enlighet med de allmänna bestämmelserna om överklagande i denna lag.

Övervägandena finns i avsnitt 19.2, jämför prop. 2010/11:160 s. 64 f.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns 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.

Paragrafen innehåller en upplysning om att det i fråga om omprövning av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, finns särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2016/796. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I de fall ERA inte har beviljat ett gemensamt säkerhetsintyg prövar ERA även en eventuell begäran om omprövning av beslutet. Vilken instans, ERA eller tillsynsmyndigheten, som är behörig att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg framgår av 3 kap. 2 §.

Bestämmelser om omprövning av ERA:s beslut finns i artikel 60 i förordning (EU) 2016/796. Hänvisningen till ERA-förordningen är dynamisk, dvs. avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 19.2.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklagande av beslut enligt bl.a. förevarande lag. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 17.6 fjärde stycket och artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt förevarande lag och till lagen anslutande föreskrifter får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Möjligheten att överklaga gäller även för beslut som har meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798, vilket innefattar tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv (jfr författningskommentaren till 4 kap. 4 § första stycket). Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

I *andra stycket* anges att det krävs prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 154 f.

5 § Ett beslut enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 som har fattats av ett certifieringsorgan som omfattas av den förordningen, får överklagas till tillsynsmyndigheten.

Paragrafen anger att ett certifieringsorgans beslut enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 får överklagas till tillsynsmyndigheten. Den motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt artikel 6.4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 ska medlemsstaterna se till att beslut av ett certifieringsorgan kan överklagas till domstol. Det är alltså beslut om certifiering av en underhållsansvarig enhet (jfr 2 kap. 11 §) som kan bli föremål för en rättslig prövning. Hänvisningen till genomförandeförordning (EU) 2019/779 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Enligt 4 § kan tillsynsmyndighetens beslut i dessa ärenden överklagas vidare till förvaltningsrätt och, efter prövningstillstånd, till kammarrätten och Högsta förvaltningsdomstolen.

På beslut som fattas av certifieringsorgan blir lagen (1986:1142) om överklagande av beslut av enskilda organ med offentliga förvaltningsuppgifter tillämplig i fråga om rättidsprövning m.m.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.2, jämför prop. 2010/11:160 s. 63 f.

6 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om begränsning eller återkallelse enligt 3 kap. 12 § gäller inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

För beslut om sanktionsavgift finns bestämmelser i 6 kap. 6 §.

I paragrafen regleras från vilken tidpunkt ett beslut enligt lagen gäller. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges huvudregeln att beslut som meddelats enligt lagen och föreskrifter meddelade i anslutning till lagen gäller omedelbart om inte annat anges i beslutet. Jämfört med hittillsvarande reglering i järnvägslagen förtydligas att även beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798, vilket innefattar tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv (jfr författningskommentaren till 4 kap. 4 § första stycket), gäller omedelbart om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om att begränsa eller återkalla ett intyg eller tillstånd enligt 3 kap. 12 § ska dock inte gälla förrän det fått laga kraft om inte något annat anges i beslutet, jämför prop. 2010/11:160 s. 66 f.

Andra stycket upplyser om att det i 6 kap. 6 § finns bestämmelser avseende beslut om sanktionsavgift. Den paragrafen behandlar betalningsskyldighet efter det att ett beslut om sanktionsavgift har fått laga kraft. Någon möjlighet att enligt förevarande paragraf förordna om att ett sådant beslut ska gälla omedelbart finns inte.

Stycket utformas som en upplysningsbestämmelse efter synpunkter från *Lagrådet*.

Övervägandena finns i avsnitt 19.4, jämför prop. 2003/04:123 s 203.

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

Paragrafen innehåller en upplysning om att det för överklagande av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, finns särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2016/796. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

För beslut som fattas av ERA gäller inte förevarande lags bestämmelser om överklagande. Bestämmelser om överklagande av ERA:s beslut finns i artiklarna 58 och 59 i förordning (EU) 2016/796. Vilken instans, ERA eller tillsynsmyndigheten, som är behörig att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg framgår av 3 kap. 2 §.

Hänvisningen till förordning (EU) 2016/796 är dynamisk, dvs. avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett gemensamt säkerhetsintyg som avses i 3 kap. krävs dock om en uppdatering krävs enligt 3 kap. 5 §.

3. Ett säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett säkerhetstillstånd som avses i 3 kap. krävs dock om en uppdatering krävs enligt 3 kap. 10 §.

4. Ett tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar enligt 3 kap. 11 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under tillståndets beslutade giltighetstid utan att enheten under tillståndets giltighetstid behöver ett certifikat i fråga om godsvagnar enligt 2 kap. 11 §.

5. Bestämmelserna i 3 kap. 12 § ska tillämpas även i fråga om intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 eller 3.

6. Bestämmelserna i 4 kap. ska tillämpas även i fråga om sådana intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av tillstånd enligt punkt 4 som utfärdats av tillsynsmyndigheten och som fortsätter att gälla.

7. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

8. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte något annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Första punkten anger dagen för lagens ikraftträdande.

Andra punkten reglerar säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Säkerhetsintyg avser tillstånd för järnvägsföretag enligt den terminologi som används i järnvägslagen. Punkten innebär att sådana intyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande under intygets giltighetstid, dock längst till och med den 31 oktober 2025, se artikel 31 i direktiv (EU) 2016/798. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/700 av den 25 maj 2020 om ändring av direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 vad gäller förlängning av deras införlivandeperioder har dock

tillämpningen av artikel 31 i direktiv (EU) 2016/798 ändrats. Under tiden behöver alltså järnvägsföretaget inte ha ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. i förevarande lag. Sedan det tidigare tillståndet löpt ut behövs ett gemensamt säkerhetsintyg enligt förevarande lag. Vidare ska bestämmelserna om gemensamt säkerhetsintyg tillämpas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 5 §, dvs. om verksamhetens art eller omfattning eller verksamhetsområdet förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket och tillståndsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett gemensamt säkerhetsintyg enligt förevarande lag.

Tredje punkten innebär att säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § järnvägslagen fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Under tiden behöver infrastrukturförvaltaren inte ha ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. i förevarande lag. I samband med att det tidigare tillståndet omprövas behövs ett säkerhetstillstånd enligt förevarande lag. Vidare ska bestämmelserna om säkerhetstillstånd tillämpas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 10 §, dvs. om något eller några av delsystemen som järnvägsinfrastrukturen består av eller om principerna för drift eller underhåll av dessa system förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket, och tillståndsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett säkerhetstillstånd enligt förevarande lag.

Fjärde punkten reglerar vad som gäller för en underhållsansvarig enhet som har tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar med stöd av 3 kap. 11 § järnvägslagen. Punkten innebär att ett tillstånd för underhåll av godsvagnar fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande under tillståndets giltighetstid. Under motsvarande tid behövs inte någon certifiering i fråga om godsvagnar. För underhåll av andra fordon än godsvagnar krävs en certifiering enligt förevarande lag, se 2 kap. 11 §.

Femte punkten reglerar att bestämmelserna om begränsning och återkallelse i 3 kap. 12 § förevarande lag ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana intyg och tillstånd som har meddelats före ikraftträdandet för vilka den tidigare beslutade giltighetstiden fortsätter att gälla.

Sjätte punkten reglerar att tillsynsbestämmelserna i 4 kap. förevarande lag ska tillämpas från ikraftträdandet även för verksamhet som omfattas av sådana intyg och tillstånd som har meddelats före ikraftträdandet för vilka den tidigare beviljade giltighetstiden fortsätter att gälla. Detta gäller även för tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar som har meddelats av tillsynsmyndigheten före ikraftträdandet och för vilka den tidigare beviljade giltighetstiden fortsätter att gälla.

Sjunde punkten reglerar sanktionsavgifter. Sanktionsavgift är en nyhet i förevarande lag i förhållande till järnvägslagen (2004:519). Av övergångsbestämmelsen framgår att en sanktionsavgift enbart får tas ut för överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet. Om en överträdelse upptäcks efter ikraftträdandet men har ägt rum dessförinnan, får alltså en sanktionsavgift inte tas ut. Detsamma gäller för överträdelse som pågår såväl före som efter lagens ikraftträdande, såvitt avser tiden före ikraftträdandet.

Åttonde punkten reglerar hantering av mål och ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande. De ärenden som regleras i lagen utgörs främst av tillsynsmyndighetens prövning av tillstånd (3 kap.). Äldre föreskrifter, dvs. reglerna i järnvägslagen (2004:519), gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet. Det kan dock förekomma regler i direkt tillämpliga EU-rättsakter som innebär att den nya lagen måste tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 20.3.

24.5 Förslaget till lag om nationella järnvägssystem

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet och tekniska krav i fråga om nationella järnvägssystem. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

Paragrafen anger lagens innehåll och syfte.

Lagens syfte innebär att säkerheten i järnvägssystem ska upprätthållas generellt och där så är möjligt ska den stärkas.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.1.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon (3 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (4 kap.),
- tillsyn (5 kap.),
- ordning (6 kap.),
- sanktionsavgift (7 kap.),
- straff (8 kap.), och
- överklagande (9 kap.).

Paragrafen innehåller en beskrivning av lagens innehåll genom en uppräknning av lagens kapitelrubriker.

Beskrivningen tjänar också som innehållsförteckning till lagen.

Övervägandena finns i 5.5.

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på järnvägssystem i den utsträckning de inte omfattas av järnvägstekniklagen (2022:000) eller järnvägssäkerhetslagen (2022:000).

Lagen ska inte tillämpas på tunnelbana och spårväg. I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde.

Av första stycket framgår att ett järnvägssystem omfattas av denna lag enbart i den utsträckning systemet inte omfattas av regleringen i järnvägstekniklagen eller järnvägssäkerhetslagen. Med järnvägssystem avses järnvägsnät och fordon. Det innebär att en del av ett järnvägssystem

som faller utanför någon av de nyss nämnda lagarna omfattas av förevarande lag. Närmare bestämmelser i fråga om gränserna för tillämpningsområdena för dessa lagar finns i 1 kap. 4 § järnvägstekniklagen och 1 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen. En konsekvens av gränsdragningen är exempelvis att fordon som undantagits från järnvägstekniklagen ska godkännas enligt förevarande lag. Fordon som t.ex. används för historiska ändamål (museifordon) eller turiständamål på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem ska omfattas av järnvägssäkerhetslagens bestämmelser när det gäller säkerhet, jämför 1 kap. 4 § 4 järnvägssäkerhetslagen men ska tekniskt godkännas enligt förevarande lag, jämför 1 kap. 4 § första stycket 4 järnvägstekniklagen.

Andra stycket upplyser om att bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Den lagen är tillämplig i stället för den förevarande lagen i fråga om tunnelbana och spårväg.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.1.

Tillsynsmyndighet

4 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om godkännande och tillstånd och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Paragrafen anger att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet. Den motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten ska bl.a. pröva ansökningar om godkännande av järnvägsinfrastruktur och av fordon enligt 3 kap. Vidare ska tillsynsmyndigheten pröva ansökningar om tillstånd enligt 4 kap. och utöva tillsyn enligt 5 kap. Tillsynsmyndigheten ska också utföra andra uppgifter som framgår av lagen. Med andra uppgifter avses bl.a. registrering i fordonsregister enligt 3 kap. 8 § och uppgiften att tilldela fordonet ett fordonsnummer för märkning enligt 3 kap. 9 §.

Övervägandena finns i avsnitt 17.1.

Ord och uttryck i lagen

5 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

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.

Paragrafen anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck.

De ord och uttryck som definieras i paragrafen har motsvarigheter i andra lagar. I författningskommentaren till järnvägstekniklagen (1 kap. 9 §), kommenteras vad som avses med EES, fordon,

infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. I författningskommentaren till järnvägssäkerhetslagen (1 kap. 7 §) utvecklas vad som avses med järnvägsinfrastruktur.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.3.

Bemyndiganden

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter som inskränker lagens tillämpningsområde. Bemyndigandet motsvarar hittillsvarande 1 kap. 5 § 3 järnvägslagen (2004:519).

Genom bemyndigandet ges möjlighet att meddela föreskrifter om att t.ex. vissa järnvägsnät och fordon inte ska omfattas av lagen. Det kan exempelvis avse gruvbanor och tivolianläggningar.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 66 f. och 171.

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

I paragrafen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter i anslutning till lagen. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.10, jämför prop. 2010/11:30 s. 67.

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i ett järnvägssystem.

Paragrafen anger att ansvaret för en säker drift i ett järnvägssystem ligger på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Med järnvägssystem avses järnvägsnät och fordon (se författningskommentaren till 1 kap. 3 §). Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag ansvarar för sina respektive delar av järnvägssystemet, dvs. de ansvarar för att bedriva sin verksamhet i järnvägssystemet på ett säkert sätt. Detta hindrar inte att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag anlitar andra för att utföra delar av verksamheten. I dessa fall kan avtal användas för att säkerställa att de som anlitas utför sitt uppdrag på ett sätt som är förenligt med kravet på säker drift. I ansvaret för säker drift ligger att identifiera, bedöma och i förekommande fall reducera risker för olyckor.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.1.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Infrastrukturförvaltare och varje järnvägsföretag ska ha var sitt säkerhetsstyrningssystem. Innebörden av ett säkerhetsstyrningssystem framgår av författningskommentaren till 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen. I motsats till den lagen är dock regleringen i förevarande paragraf inte föranledd av ett genomförande av EU-rätt utan avser verksamhet som regleras i förevarande lag.

En infrastrukturförvaltares och ett järnvägsföretags verksamheter kan vara integrerade i ett bolag. Om så är fallet behövs inte två separata säkerhetsstyrningssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2, jämför prop. 2006/07:45 s. 33 f. och 109.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Paragrafen anger hur ett säkerhetsstyrningssystem, som avses i 2 §, ska utformas. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I fråga om utformningen av ett säkerhetsstyrningssystem och vad det avser att hantera, se författningskommentaren till 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen. Den skillnaden föreligger dock att den förevarande paragrafen inte är föranledd av ett genomförande av EU-rätt som påverkar utformningen av säkerhetsstyrningssystemet.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska anpassas till verksamhetens art, t.ex. om verksamheten avser persontrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, eller enbart växlingstjänster. Säkerhetsstyrningssystemet ska också anpassas till verksamhetens omfattning, baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt antalet anställda hos infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget. Vidare ska säkerhetsstyrningssystemet anpassas till området för verksamheten och andra relevanta förhållanden. Vilka de är beror bl.a. på vilken tillståndshavare som det är fråga om. Ett säkerhetsstyrningssystem behöver inte utformas på samma sätt hos en infrastrukturförvaltare som bedriver verksamhet med intensiv persontrafik på sitt spår som hos en tillståndshavare som bedriver verksamhet i form av ett industrispår med lite trafik.

Av 10 § 1 framgår att närmare föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem får meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2.

Risikkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra risikkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra risikkontroll i samarbete med varandra.

Paragrafen anger att bl.a. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra risikkontroll. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med risikkontroll avses att identifiera en risk, bedöma risken och vidta åtgärder för att åtgärda risken.

Paragrafen överensstämmer med 2 kap. 4 § första stycket järnvägssäkerhetslagen. Regleringen i lagarna innebär att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som utövar verksamhet enligt förevarande lag kan behöva samarbeta med en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som utövar verksamhet enligt järnvägssäkerhetslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.3.

Krav på järnvägsmateriel

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

Paragrafen anger att materiel som används i ett järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador förebyggs. Regleringen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen gäller oberoende av reglerna om godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon, jämför 3 kap. Den ska ses som ett yttersta skydd som tillgodoser att säker materiel används i järnvägssystemet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 81 f.

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

6 § Anställda 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 yrkeskunskande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

Paragrafen anger krav som ställs på den som är anställd hos eller på annat sätt anlitas av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen motsvarar även 2 kap. 7 § järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till den paragrafen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 171 f.

7 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som visar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna.

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

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag fräntas säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Paragrafen innebär att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inte får tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter om det föreligger hinder av hälsoskäl. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen motsvarar även 2 kap. 8 § järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till den paragrafen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 172.

Rapportering av olyckor

8 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten 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. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetskänslighet.

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det inträffar en olycka eller ett tillbud. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen motsvarar även 2 kap. 12 § järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till den paragrafen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.5, jämför prop. 2006/07:45 s. 110.

Årlig säkerhetsrapport

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

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska överlämna en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten. Den motsvarar hittillsvarande 2 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519).

En likalydande reglering finns i 2 kap. 13 § järnvägssäkerhetslagen. Kravet i järnvägssäkerhetslagen är dock föranlett av EU-rätten. Som huvudregel är alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag även enligt förevarande lag skyldiga att varje år överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till tillsynsmyndigheten. Bemyndigandet

i 10 § 5 kan tillämpas för att meddela föreskrifter om undantag från skyldigheten att lämna en sådan rapport. Prop. 2021/22:83

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.6, jämför prop. 2006/07:45 s. 35 f. och 109.

Bemyndiganden

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

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. riskkontroll,
3. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 8 §, och
5. undantag från kravet att ge in en årlig säkerhetsrapport.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till 2 kap. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten innebär att föreskrifter får meddelas om säkerhetsstyrningssystem. Bemyndigandet motsvarar hittillsvarande 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen. Det kan tillämpas för att meddela föreskrifter om krav på säkerhetsstyrningssystem, t.ex. hur systemet kan anpassas till den verksamhet som bedrivs och kan användas om övriga behov uppkommer.

Andra punkten saknar motsvarighet i järnvägslagen. Bemyndigandet ger möjlighet att meddela föreskrifter om riskkontroll (jfr 4 §). Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas utifrån det behov som finns inom verksamheten. Det kan exempelvis avse krav på riskkontrollåtgärder och gemensamma förutsättningar som ska gälla för dessa åtgärder som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska förhålla sig till vid upprättande av sina säkerhetsstyrningssystem.

Tredje punkten innebär att föreskrifter får meddelas om lämplighetskrav för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Bemyndigandet motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 3 järnvägslagen. Gällande begreppet säkerhetskritiska arbetsuppgifter, se författningskommentaren till 6 § och 2 kap. 7 § järnvägssäkerhetslagen. För personal som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten kan det finnas behov av att i föreskrifter precisera vad som krävs för att vara lämplig för en viss befattning. Genom bemyndigandet kan det exempelvis föreskrivas om vilka kunskaper och personliga förhållanden i övrigt som krävs för att få utföra vissa arbetsuppgifter. Av betydelse för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter kan t.ex. vara krav på god hälsa i vissa avseenden. På samma sätt som bemyndigandet kan användas för att meddela föreskrifter om hälsokrav så kan det även användas för att meddela föreskrifter om undantag från sådana hälsokrav, givet att det övergripande lämplighetskravet i 6 § andra stycket är uppfyllt.

Fjärde punkten innebär att föreskrifter kan meddelas om krav på att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 8 §.

Femte punkten innebär att föreskrifter kan meddelas om undantag från att ge in den årliga säkerhetsrapport som enligt 9 § ska lämnas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5 och 8.2.6.

3 kap. Godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon

Godkännande för att ta i bruk

Grundläggande krav

1 § Järnvägsinfrastruktur och fordon får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller när godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett godkänt fordon ska tas i bruk efter en väsentlig ombyggnad.

Paragrafen anger grundläggande krav för att järnvägsinfrastruktur och fordon ska få tas i bruk. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13, 13 a och 15 §§ järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att det för att järnvägsinfrastruktur eller fordon ska få tas i bruk krävs ett godkännande av tillsynsmyndigheten. Vad beträffar begreppen järnvägsinfrastruktur och fordon, se 1 kap. 5 §.

Även om det i paragrafen endast anges godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon, är det möjligt att godkänna delar av en infrastruktur eller ett fordon. Det är den sökande som genom sin ansökan avgör föremålet för tillsynsmyndighetens prövning.

Paragrafen innebär även att redan godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett redan godkänt fordon som genomgår en väsentlig ombyggnad behöver godkännas på nytt. Ett nytt godkännande kan exempelvis krävas om den aktuella ombyggnationen påverkar den övergripande säkerhetsnivån negativt eller om det har gjorts större ändringar som påverkar omständigheter utifrån vilka det ursprungliga godkännandet har beviljats.

Med stöd av bemyndigandet i 10 § 1 kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela närmare bestämmelser om vad som är att anse som en väsentlig ombyggnad.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 80, prop. 2006/07:45 s. 71 f. och prop. 2010/11:160 s. 25 f.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet har utformats och byggts på ett sådant sätt att föreskrivna krav på säkerhet är uppfyllda.

I paragrafen anges de krav som ska vara uppfyllda för att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet ska godkännas för att få tas i bruk enligt 1 §. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet ska uppfylla kravet på säkerhet för att godkännas. Med säker infrastruktur avses bl.a. att den ska vara installerad korrekt och av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. I kraven på säkerhet ingår även sådan teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsinfrastruktur som behövs för en säker drift.

Med stöd av bemyndigandet i 10 § 2 kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela närmare bestämmelser om de krav som ska vara uppfyllda för ett godkännande.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 69 f.

Tillfälligt godkännande

3 § Tillsynsmyndigheten får bevilja ett tillfälligt godkännande för järnvägsinfrastruktur eller ett fordon, om

1. tillräckliga krav på säkerhet är uppfyllda med beaktande av de villkor som kan meddelas enligt 4 §, och

2. det behövs som ett led i bedömningen av om kraven för godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Paragrafen reglerar möjligheten att bevilja ett tillfälligt godkännande för järnvägsinfrastruktur eller ett fordon. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslagen (2004:519).

Genom paragrafen ges tillsynsmyndigheten möjlighet att meddela ett tillfälligt godkännande om det behövs som ett led i bedömningen av om kraven för godkännande enligt 2 § är uppfyllda för att ett godkännande för att ta i bruk järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon ska beviljas enligt 1 §.

Av *första punkten* framgår att en förutsättning för att ett tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastrukturen eller fordonet ska kunna beviljas är att tillräckliga krav på säkerhet kan garanteras. Tillsynsmyndigheten avgör om denna förutsättning är uppfylld. I denna bedömning ska tas i beaktande de villkor som kan meddelas enligt 4 §.

Det kan vara nödvändigt att tillsynsmyndigheten beviljar ett tillfälligt godkännande för att prov av järnvägsinfrastrukturen eller av fordonet ska kunna utföras. Tillfälliga godkännanden kan även komma i fråga efter en sådan väsentlig ombyggnad som avses enligt 1 §.

Genom bemyndigandet i 10 § 3 har regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om tillfälliga godkännanden i andra fall än de som framgår av förevarande paragraf. Tillfälliga godkännanden får förenas med de villkor som behövs, se 4 §.

Paragrafen utformas enligt *Lagrådets* förslag.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.3.

Villkor

4 § Ett godkännande enligt 1 eller 3 § får förenas med de villkor som behövs.

Villkor enligt första stycket får ändras eller meddelas även efter det att godkännandet har meddelats.

Om järnvägsinfrastruktur eller ett fordon som omfattas av ett godkännande enligt 1 eller 3 § ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkor, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Paragrafen anger att ett beslut om godkännande av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon får förenas med villkor. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 14 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att ett godkännande av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon får förenas med de villkor som behövs. Detta gäller även tillfälliga godkännanden enligt 3 §. Det är fråga om villkor ur

säkerhetssynpunkt av skilda slag, t.ex. kan de avse hastighetsbegränsning av fordon.

Andra stycket innebär att villkor som har meddelats i samband med ett godkännande eller ett tillfälligt godkännande får ändras sedan det har meddelats. Vidare innebär stycket att nya villkor kan meddelas efter ett sådant godkännande.

Av *tredje stycket* framgår att om det efter ett godkännande görs sådana ändringar i järnvägsinfrastrukturen eller i ett fordon som påverkar förhållanden i meddelade villkor, ska en anmälan om förändringen göras till tillsynsmyndigheten. Ändringen kan exempelvis utgöras av en väsentlig ombyggnad som innebär att villkor enligt förevarande paragraf behöver ändras.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.4.

Tredjepartsgranskning

En utomstående granskares bedömning

5 § Tillsynsmyndigheten får i ett ärende om godkännande enligt detta kapitel kräva att sökanden anlitar en utomstående granskare som är godkänd av tillsynsmyndigheten. Den utomstående granskaren ska granska ansökan i de avseenden och i den utsträckning som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Paragrafen reglerar utomstående granskare i ett godkännandearrende. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Tillsynsmyndigheten har möjlighet att kräva att sökanden i ett godkännandearrende anlitar en utomstående granskare. Ett sådant krav får ställas när det gäller både godkännande av järnvägsinfrastruktur och godkännande av fordon samt i samband med en ansökan om ett tillfälligt godkännande, jämför 3 §. Med en utomstående granskare avses en fysisk eller juridisk person som har vederbörlig kompetens för uppgiften. Det kan exempelvis vara fråga om att intyga ett fordons säkerhetsmässiga samverkan med en järnvägsinfrastruktur eller säkerhet i något annat avseende utifrån ansökan om godkännande. Det handlar alltså om en tredjepartsgranskning som utgör ett led i tillsynsmyndighetens bedömning av om kraven för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur eller fordon är uppfyllda. I begreppet utomstående ligger att granskaren ska ha en självständig ställning i förhållande till granskningsobjektet för att syftet med tredjepartsgranskningen ska kunna uppnås. Vidare kan tillsynsmyndigheten, för att få det stöd den behöver i godkännandearrendet, kräva att den utomstående granskaren besitter viss kompetens.

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.1.

Tystnadsplikt

6 § En utomstående granskare och dess personal 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 allmänna verksamhet tillämpas i stället offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Paragrafen reglerar tystnadsplikt hos en utomstående granskare och dess personal. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt *första stycket* får personal hos en utomstående granskare inte obehörigen röja uppgifter man genom sin anställning eller uppdrag fått del av och som rör den sökandes affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten. Förbudet mot att röja uppgifter gäller vidare enbart ”obehörigt” röjande av uppgift. En sökande kan alltid medge att den granskare som denne anlitat för vidare uppgifter.

Av *andra stycket* framgår att för uppgifter som finns inom det allmännas verksamhet tillämpas i stället offentlighets- och sekretesslagen

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.2.

Återkallelse av godkännande

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande enligt detta kapitel om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att återkalla ett beslut om godkännande som meddelats enligt förevarande kapitel. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 6 a § järnvägslagen (2004:519).

Möjligheten att återkalla ett godkännande gäller om förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda. Ett godkännande får alltså återkallas t.ex. om de föreskrivna kraven på säkerhet som låg till grund för godkännandet inte längre är uppfyllda. Paragrafen medger ett visst handlingsutrymme utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet.

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.3, jämför prop. 2010/11:160 s. 66 f.

Skyldigheter innan ett fordon används

Registrering i fordonsregister

8 § Innan ett fordon får tas i bruk ska det registreras i ett fordonsregister som förs av tillsynsmyndigheten eller i ett annat register som tillsynsmyndigheten bestämmer. Registrering sker på begäran av fordonsinnehavaren.

I paragrafen regleras en fordonsinnehavares skyldighet att se till att fordonet registreras i ett fordonsregister. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt paragrafen ska fordonsinnehavaren innan fordonet tas i bruk säkerställa att fordonet har registrerats i ett fordonsregister. Med fordonsinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik inom järnvägssystem som omfattas av denna lag.

Fordonet ska registreras i det nationella fordonsregistret som tillsynsmyndigheten för närvarande ansvarar för. Tillsynsmyndigheten har möjlighet att bestämma att registrering ska ske i ett annat register.

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.4, jämför prop. 2006/07:45 s. 74 f.

9 § I samband med registrering enligt 8 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett fordonsnummer eller en annan beteckning och föra in numret och beteckningen i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret eller beteckningen.

I paragrafen regleras fordonsnummer och märkning av fordon. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 22 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten ska i samband med registrering av ett fordon enligt 8 § tilldela fordonet ett fordonsnummer eller en annan beteckning. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med detta nummer eller denna beteckning.

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.4, jämför prop. 2006/07:45 s. 72 f och prop. 2010/11:160 s. 35 f.

Bemyndiganden

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

1. vad som utgör en väsentlig ombyggnad enligt 1 §,
2. de krav som anges i 2 §,
3. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än de som anges i 3 §,
4. krav för godkännande av en utomstående granskare enligt 5 §,
5. undantag från krav på registrering enligt 8 §, och
6. undantag från krav på märkning enligt 9 §.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till 3 kap. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § och 8 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Bemyndigandet i *första punkten* saknar motsvarighet i järnvägslagen. Det kan tillämpas för att i föreskrifter närmare precisera vad som är att anse som en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon.

Andra punkten gäller föreskrifter om de krav som anges i 2 §, dvs. krav på säkerhet. Bemyndigandet motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § första stycket 3 järnvägslagen. Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas om preciserade krav på säkerhet som ska vara uppfyllda för godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon.

Tredje punkten saknar motsvarighet i järnvägslagen. Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas om när det är möjligt att meddela tillfälliga godkännanden utöver de fall som anges i 3 §. Bemyndigandet avser både tillfälliga godkännanden av järnvägsinfrastruktur och tillfälliga godkännanden av fordon. Det kan användas t.ex. för att bevilja ett tillfälligt godkännande av fordon i s.k. passiv transport. Passiv transport innebär att ett fordon som inte är godkänt, och kanske inte heller ska bli det enligt förevarande lag, behöver flyttas en viss sträcka och på egna hjul rullar i en tågsammansättning.

Fjärde punkten saknar motsvarighet i järnvägslagen. Med stöd av bemyndigandet kan det föreskrivas om exempelvis kompetenskrav för att godkännas som utomstående granskare.

Femte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 10 § 3 järnvägslagen. Enligt 8 § ska ett fordon vara registrerat i ett fordonsregister för att få användas. Förevarande bemyndigande möjliggör viss flexibilitet i regelverket. Det kan t.ex. komma i fråga beträffande museifordon.

Sjätte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 9 järnvägslagen. Enligt 9 § ska ett fordon märkas med ett fordonsnummer eller en beteckning. Även detta bemyndigande möjliggör viss flexibilitet i regelverket och kan t.ex. användas för att meddela föreskrifter om undantag från krav på märkning av museifordon.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.1, 13.1.2, 13.1.3, 13.2.1 och 13.2.4.

4 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag

Krav på nationellt trafiksäkerhetstillstånd

1 § Ett järnvägsföretag ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Första stycket tillämpas inte i fråga om järnvägsföretag som har ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000). Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock för verksamhet på järnvägsnät som avses i 1 kap. 4 § 2 järnvägssäkerhetslagen.

Paragrafen anger bl.a. att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd som utgångspunkt krävs för järnvägsföretag. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att ett järnvägsföretag ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det krävs alltså för att järnvägsföretaget ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, se definitionen av järnvägsföretag i 1 kap. 5 §. Det är tillsynsmyndigheten som efter ansökan utfärdar ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Andra stycket innebär att för järnvägsföretag som har ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen tillämpas inte kravet på nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag. Det krävs dock ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för verksamhet på järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik, jämför 1 kap. 4 § 2 järnvägssäkerhetslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 92 f. och prop. 2014/15:120 s. 43 f.

Krav för utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd

2 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och
3. har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av järnvägsföretagets verksamhet. I tillståndet ska

tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Paragrafen anger kraven för att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska beviljas. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 4 § andra och tredje styckena järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket 1 och 3* framgår att för att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs att sökanden har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz och att sökanden har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

De grundläggande säkerhetskraven i *andra punkten* handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, riskkontrollåtgärder, materiel och personal, se 2 kap. 2–7 §§.

Andra stycket anger att tillsynsmyndigheten får anpassa de krav som ställs i första stycket 2 och 3 till verksamhetens art och omfattning. Det innebär bl.a. att tillsynsmyndigheten får anpassa de grundläggande säkerhetskraven enligt andra punkten till den verksamhet som tillståndet ska gälla för. Exempelvis kan tekniska eller driftsmässiga säkerhetskrav anpassas till de fordon som järnvägsföretaget använder i sin verksamhet eller i förhållande till den trafik som järnvägsföretaget avser att bedriva, t.ex. om tillståndet enbart avser verksamhet i form av växling. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 92 f. och prop. 2014/15:120 s. 43 f.

Villkor

3 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs. Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Paragrafen anger att det finns möjlighet för tillsynsmyndigheten att förena ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd med de villkor som behövs. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Det handlar om villkor som bör ställas ur säkerhetssynpunkt.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Nationellt infrastrukturillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på nationellt infrastrukturillstånd

4 § En infrastrukturförvaltare ska ha ett nationellt infrastrukturillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Paragrafen handlar om nationellt infrastrukturillstånd för infrastrukturförvaltare. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen anger att en infrastrukturförvaltare ska ha ett nationellt infrastrukturillstånd. Det krävs alltså för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, se definitionen av

infrastrukturförvaltare i 1 kap. 5 §. Det är tillsynsmyndigheten som efter ansökan utfärdar ett nationellt infrastruktur tillstånd. Prop. 2021/22:83

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 96 f. och prop. 2006/07:45 s. 39 f.

Krav för utfärdande av ett nationellt infrastruktur tillstånd

5 § Ett nationellt infrastruktur tillstånd ska beviljas en infrastruktur förvaltare som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och
3. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastrukturen och driva de anläggningar som hör till infrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av infrastruktur förvaltarens verksamhet. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Paragrafen anger kraven för att ett nationellt infrastruktur tillstånd ska beviljas. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket 1* och *3* framgår att för att beviljas ett nationellt infrastruktur tillstånd krävs att den sökande har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz och har ekonomiska förutsättningar att förvalta sin järnvägsinfrastruktur och driva de anläggningar som hör till infrastrukturen.

De grundläggande säkerhetskraven i *andra punkten* handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, riskkontrollåtgärder, materiel och personal, se 2 kap. 2–7 §§.

Andra stycket anger att tillsynsmyndigheten får anpassa de krav som ställs i första stycket 2 och 3 till verksamhetens art och omfattning. Det innebär bl.a. att tillsynsmyndigheten får anpassa de grundläggande säkerhetskraven enligt *andra punkten* till den verksamhet som tillståndet ska gälla för. Exempelvis kan helt andra tekniska och driftsmässiga krav gälla för den trafik som bedrivs på Roslagsbanan än för trafik som bedrivs på ett mindre industrispår med blygsam trafik. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 96 f. och prop. 2006/07:45 s. 39 f.

Villkor

6 § Ett nationellt infrastruktur tillstånd får förenas med de villkor som behövs.

Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Paragrafen anger att det finns möjlighet för tillsynsmyndigheten att förena ett nationellt infrastruktur tillstånd med de villkor som behövs. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Det handlar om villkor som bör ställas ur säkerhetssynpunkt.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Uppdatering och anmälningsskyldighet*Uppdatering*

7 § En uppdatering av ett tillstånd enligt detta kapitel krävs om ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet förändras på ett väsentligt sätt.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett tillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Paragrafen anger när det krävs uppdatering av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturtillstånd. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturtillstånd ska uppdateras om ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet ändras väsentligt. Exempelvis kan ändringar i själva infrastrukturen innebära verksamhetsändringar i infrastrukturförvaltarens organisation. Bedömningen av om ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet förändras väsentligt ska göras utifrån den järnvägsdrift som bedrivs och dess omfattning.

Andra stycket innebär att tillsynsmyndigheten under ett tillstånds giltighetstid får kräva att tillståndet eller villkor i det uppdateras om väsentliga ändringar gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Med föreskrifter om järnvägssäkerhet avses bestämmelser på alla föreskriftsnivåer, dvs. lag, förordning och myndighetsföreskrifter.

Föreskrifter som anger förutsättningar för uppdatering och vad som avses med en väsentlig förändring kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 10 § 3.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.5, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f. och 113 f.

Anmälningsskyldighet

8 § En innehavare av tillstånd enligt detta kapitel är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 7 § första stycket.

Paragrafen behandlar en tillståndshavares skyldighet att anmäla vissa förändringar. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen (2004:519).

Regleringen innebär att innehavare av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturtillstånd är skyldiga att till tillsynsmyndigheten anmäla om väsentliga förändringar görs i verksamheten, jämför 7 §.

Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska. Detta kan föranleda tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 f.

Återkallelse av tillstånd

9 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett beslut enligt detta kapitel, om

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

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att återkalla ett tillstånd enligt förevarande kapitel. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten har rätt att återkalla ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd om förutsättningarna för tillståndet inte längre är uppfyllda (*punkt 1*) eller om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller föreskrifter eller beslut som meddelats i anslutning till lagen (*punkt 2*). Vidare får ett tillstånd återkallas om tillståndshavaren inte har utnyttjat tillståndet under ett år efter utfärdandet (*punkt 3*). Det kan exempelvis handla om ett säkerhetsstyrningssystem som blir inaktuellt om tillståndet inte används.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.6, jämför prop. 2003/04:123 s 145 f. och 198 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Bemyndiganden

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

1. försäkring eller motsvarande enligt 2 § första stycket 3,
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 5 § första stycket 3, och
3. uppdatering av ett tillstånd enligt 7 § första stycket.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till 4 kap. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 10 § 3, 4 och 5 järnvägslagen (2004:519).

Första punkten innebär att föreskrifter får meddelas om försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet. Genom bemyndigandet kan föreskrifter om bl.a. försäkringsnivåer meddelas,

Andra punkten ger möjlighet att meddela föreskrifter om vilka ekonomiska förutsättningar som krävs för att kravet i 5 § första stycket 3 för att beviljas ett nationellt infrastrukturillstånd ska vara uppfyllt.

Genom bemyndigandet i *tredje punkten* kan föreskrifter meddelas om vad som är att anse som en väsentlig förändring av ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet, jämför 7 § första stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.2, 10.3.4 och 10.3.5.

5 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen.

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

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgift att utöva tillsyn över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretags efterlevnad av lagen m.m. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 1 och 2 §§ järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att den som omfattas av regleringen efterlever lagen och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen, jämför 1 kap. 4 §.

Andra stycket motsvarar hittillsvarande 8 kap. 2 § järnvägslagen. Stycket innehåller en upplysning om att det för elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser om tillsyn i elsäkerhetslagen (2016:732), jämför författningskommentaren till 5 kap. 1 § andra stycket järnvägstekniklagen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

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 och för bedömning 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 utsköningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter vid utövande av tillsyn och myndighetens möjligheter att begära bistånd från andra myndigheter i tillsynsarbetet. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Skillnaden i förhållande till motsvarande bestämmelser i järnvägslagen utgörs av att tillsynsmyndigheten enligt förevarande paragraf saknar möjlighet att begära bistånd från Tullverket. Möjligheten att begära bistånd av Polismyndigheten kvarstår. I tillsynsmyndighetens uppgifter ingår bl.a. tillsyn av järnvägsverksamhet som påverkar trafiksäkerheten inom ett järnvägssystem och som kan kräva att omedelbara åtgärder vidtas.

Övervägandena finns i avsnitt 17.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta förelägganden. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen har i allt väsentligt samma innebörd som 4 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till den paragrafen. I likhet med järnvägssäkerhetslagen gäller att om det finns anledning att anta att den som omfattas av tillsynen har begått en överträdelse som kan bli föremål för sanktionsavgift eller ett brott enligt denna lag, bör denne inte föreläggas vid vite att medverka i utredning av en fråga som har samband med den aktuella överträdelsen eller gärningen (jfr artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna).

I *tredje stycket* anges att vite enligt denna lag inte får dömas ut för ett förfarande för vilket någon har påförts 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 begreppsanvändningen i konkurrenslagen, 8 kap. 4 § tredje stycket järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Rapporteringskyldighet

4 § En fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register över fordon som avses i 3 kap. 8 § och anmäla de förändringar som kräver ändringar i registret.

Paragrafen anger att en fordonsinnehavare ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att föra och uppdatera ett fordonsregister. Den motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 8 a § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Med fordonsinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder eller avser att använda ett fordon och som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag. Undantag från registreringskravet kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 3 kap. 10 § 5.

Övervägandena finns i avsnitt 17.9.3, jämför prop. 2010/11:160 s. 71 och 91.

6 kap. Ordning

Förbud mot att beträda ett spårområde

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag. 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.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person.

Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket 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 användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

Paragraferna 1–4 behandlar ordningen inom järnvägssystem. Regleringen motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 1–4 §§ järnvägslagen (2004:519).

Paragraferna motsvarar bestämmelserna om ordning i 5 kap. 1–4 §§ järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till de paragraferna.

Med järnvägssystem avses fordon och järnvägsinfrastruktur, se 1 kap. 5 §.

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.

7 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. i verksamhet som omfattas av denna lag använder järnvägsinfrastruktur respektive fordon som inte har godkänts enligt 3 kap.,

2. bedriver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd enligt 4 kap. eller bedriver verksamhet utan en försäkring eller motsvarande enligt 4 kap. 2 § första stycket 3,

3. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter i 2 kap. 6 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 7 §, eller

4. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 8 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 10 § 4.

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om vem som kan bli föremål för sanktionsavgift och under vilka förutsättningar en sådan avgift kan tas ut. Den motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 1 § 1, 2 och 4 samt 3 § järnvägslagen (2004:519).

För att sanktionsavgift enligt *första punkten* ska bli aktuell krävs att järnvägsinfrastruktur eller ett fordon saknar ett godkännande. Det kan exempelvis handla om att en väsentlig ombyggnad gjorts utan att ett godkännande meddelats därefter.

Av *andra punkten* framgår att en sanktionsavgift får tas ut av den som bedriver verksamhet som infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag utan erforderligt tillstånd. Exempelvis kan det handla om att ett järnvägsföretag utför trafik utanför det område för verksamheten som omfattas av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. För järnvägsföretag är ett krav för att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag kan även avsaknad av erforderligt försäkringsskydd medföra sanktionsavgift, se 4 kap. 2 §.

Tredje och fjärde punkterna motsvarar 6 kap. 1 § 2 och 3 järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till den paragrafen.

Sanktionsavgift får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Det är alltså fråga om ett strikt ansvar.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.8.

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

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En 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.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgiften.

Betalning av sanktionsavgift

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

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökingsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Bestämmelserna i 2–8 §§ motsvarar bestämmelserna om sanktionsavgifter i 6 kap. 2–8 §§ järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till de paragraferna.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.

8 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas 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.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på järnväg inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag 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 fordon på järnväg inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag 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 någon annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet fordon på järnväg inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag 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.

3 § Om ett brott som avses i 2 § är 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

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon på 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.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

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

I 1–5 §§ finns straffbestämmelser. Regleringen motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 1 § andra stycket, 2 och 4 §§, 5 § andra stycket och 6 § järnvägslagen (2004:519).

Beslag och förverkande

6 § 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.

Bestämmelserna i 1–6 §§ motsvarar bestämmelserna om straff i 7 kap. 1–6 §§ järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till de paragraferna.

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 f. och s. 202 f.

9 kap. Överklagande

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklagande av beslut enligt förevarande lag m.m. Den motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt förevarande lag och till lagen anslutande föreskrifter får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

I *andra stycket* anges att det krävs prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 154 f.

2 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd enligt 4 kap. 9 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

För beslut om sanktionsavgift finns bestämmelser i 7 kap. 6 §.

I paragrafen regleras från vilken tidpunkt ett beslut enligt lagen gäller. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges huvudregeln att beslut som fattas enligt lagen och föreskrifter meddelade i anslutning till lagen gäller omedelbart om inte annat anges i beslutet. Det förhåller sig dock annorlunda med beslut om återkallelse av tillstånd enligt 4 kap. 9 §. Ett sådant beslut gäller inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Andra stycket upplyser om att det i 7 kap. 6 § finns bestämmelser om beslut om sanktionsavgift. Den paragrafen behandlar betalningsskyldighet efter det att ett beslut om sanktionsavgift har fått laga kraft. Någon möjlighet att enligt förevarande paragraf förordna om att ett sådant beslut ska gälla omedelbart finns inte.

Stycket utformas som en upplysningsbestämmelse efter synpunkter från *Lagrådet*.

Övervägandena finns i avsnitt 19.4.

Kraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastruktur består av gäller fortfarande. Detsamma gäller i fråga om ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk järnvägsinfrastruktur enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen.

3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av fordonet.

4. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. krävs dock om en uppdatering krävs enligt 4 kap. 7 §.

5. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock om en uppdatering krävs enligt 4 kap. 7 §.

6. Ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt infrastrukturstillstånd enligt 4 kap. krävs dock om en uppdatering krävs enligt 4 kap. 7 §.

7. Bestämmelserna i 3 kap. 7 § och 4 kap. 9 § ska tillämpas även i fråga om godkännanden, intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2, 3, 4, 5 eller 6.

8. Bestämmelserna i 5 kap. tillämpas även i fråga om sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka godkännanden fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 4, 5 och 6.

9. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

10. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Första punkten anger dagen för lagens ikraftträdande.

Andra punkten reglerar järnvägsinfrastruktur, vars delsystem vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk enligt tidigare gällande lag. Punkten innebär att godkännanden för ibruktagande av delsystem som är att hänföra till järnvägsinfrastruktur, dvs. de markbaserade delsystemen Infrastruktur, Energi och Markbaserad trafikstyrning och signalering, som har beviljats med stöd av 2 kap. 13 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande. Vidare gäller även godkännandebeslut för installationer (spåranläggningar) som har godkänts före järnvägslagens ikraftträdande. Förevarande lag tillämpas först vid en sådan väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen att ett nytt godkännande krävs, jämför kraven för ett nytt godkännande enligt 3 kap. 1 § i förevarande lag.

Tredje punkten reglerar fordon som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk. Punkten innebär att godkännanden för ibruktagande av delsystem som är att hänföra till fordon, dvs. de mobila delsystemen Rullande materiel och Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering som har beviljats med stöd av 2 kap. 13 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande. Vidare gäller även godkännandebeslut av fordon som har godkänts med stöd av 2 kap. 15–18 §§ järnvägslagen och fordon som har godkänts för ibruktagande före järnvägslagens ikraftträdande. Förevarande lag tillämpas först vid en sådan väsentlig ombyggnad av ett fordon att ett nytt godkännande krävs, jämför kraven för ett nytt godkännande enligt 3 kap. 1 § i förevarande lag.

Fjärde punkten reglerar säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Säkerhetsintyg avser tillstånd för järnvägsföretag enligt den terminologi som används i järnvägslagen. Punkten innebär att sådana intyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande under intygets giltighetstid, dock längst till och med den 31 oktober 2025. Under tiden behöver järnvägsföretaget inte ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. i förevarande lag. Sedan det tidigare tillståndet löpt ut behövs ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag. Vidare ska bestämmelserna om nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillämpas om en uppdatering krävs enligt 4 kap. 7 §, dvs. om ett järnvägsföretags verksamhet förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket och tillsynsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag.

Femte punkten innebär att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag som har meddelats med stöd av 3 kap. 4 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande, under tillståndets giltighetstid. Under tiden behöver järnvägsföretaget inte ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. i förevarande lag. Sedan det tidigare tillståndet löpt ut behövs ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag. Vidare ska bestämmelserna om nationellt

trafiksäkerhetstillstånd tillämpas om en uppdatering är krävs enligt 4 kap. 7 §, dvs. om ett järnvägsföretags verksamhet förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket, och tillsynsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag.

Sjätte punkten innebär att säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § järnvägslagen fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Under tiden behöver infrastrukturförvaltaren inte ha ett nationellt infrastrukturstillstånd enligt 4 kap. i förevarande lag. I samband med att det tidigare tillståndet omprövas behövs ett säkerhetstillstånd enligt förvarande lag. Bestämmelserna om nationellt infrastrukturstillstånd tillämpas om en uppdatering krävs enligt 4 kap. 7 §, dvs. om en infrastrukturförvaltarens verksamhet förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket och tillsynsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett nationellt infrastrukturstillstånd enligt förevarande lag.

Sjunde punkten reglerar att bestämmelserna om återkallelse i 3 kap. 7 § förevarande lag ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon som har godkänts för att tas i bruk före ikraftträdandet och för vilka tidigare beviljade godkännanden fortsätter att gälla enligt någon av punkterna 2–6 ovan. Detta gäller både för godkännanden som beviljats enligt järnvägslagen och för godkännanden som beviljats enligt lagstiftning som gällde före järnvägslagen. Vidare ska bestämmelserna om återkallelse i den nya lagen tillämpas från ikraftträdandet även för verksamhet som omfattas av sådana intyg och tillstånd som har meddelats före ikraftträdandet för vilka den tidigare beslutade giltighetstiden fortsätter att gälla.

Åttonde punkten reglerar att tillsynsbestämmelserna i 5 kap. förevarande lag ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon som har godkänts för att tas i bruk före ikraftträdandet och för vilka tidigare beviljade godkännanden fortsätter att gälla (punkt 2 och 3 ovan). Detta gäller både för godkännanden som beviljats enligt järnvägslagen och för godkännanden som beviljats enligt lagstiftning som gällde före järnvägslagen. Vidare ska tillsynsbestämmelserna i förevarande lag tillämpas från ikraftträdandet även för verksamhet som omfattas av sådana intyg och tillstånd som har meddelats före ikraftträdandet för vilka den tidigare beslutade giltighetstiden fortsätter att gälla (punkt 4–6 ovan).

Nionde punkten reglerar sanktionsavgifter. Sanktionsavgift är en nyhet i förevarande lag i förhållande till järnvägslagen (2004:519). Av övergångsbestämmelsen framgår att en sanktionsavgift enbart får tas ut för överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet. Om en överträdelse upptäcks efter ikraftträdandet men har ägt rum dessförinnan, får alltså en sanktionsavgift inte tas ut. Detsamma gäller för överträdelse som pågår såväl före som efter lagens ikraftträdande, såvitt avser tiden före ikraftträdandet.

Tionde punkten reglerar hantering av mål och ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande. De ärenden som regleras i lagen utgörs främst av tillsynsmyndighetens prövning av godkännanden (3 kap.) och tillstånd

Övervägandena finns i avsnitt 20.4.

24.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

1 § 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, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:000) 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. 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 alkoholdrycker 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 eller med 6 kap. 2 § lagen 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.

Paragrafen innehåller en upplysning om andra tillämpliga lagar i fråga om när alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan ska förklaras förverkade.

Första stycket ändras genom att det införs en hänvisning till 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen om nationella järnvägssystem.

Tredje stycket ändras genom att det införs en hänvisning till 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

2 § 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. Beslagtagen 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 beslagtagen 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 § 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 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 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller med 6 kap. 2 § lagen (2022:000) 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.

I paragrafen anges vad som ska gälla vid beslag av alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan.

Paragrafen ändras genom att det i *tredje stycket* införs en hänvisning till 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

1 § 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 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § lagen (2022:000) 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.

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.

I paragrafen anges när alkoholutandningsprov får tas.

Första stycket ändras genom att det införs en hänvisning till 7 kap. 2 § eller 4 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 eller 4 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

11 kap. Energiskatt på elektrisk kraft

Förbrukare vid spårbunden trafik

18 § Vid tillämpningen av 6 § första stycket 1, 7 §, 9 § första stycket 1, 13 a § första stycket 1 och 16 § ska elektrisk kraft som förbrukats

1. i järnvägsfordon i ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 eller 4 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahållit den elektriska kraften,

2. i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i 1, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltare som med säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller nationellt infrastrukturstillstånd enligt lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem förvaltade järnvägsnätet vid förbrukningstillfället,

3. i en spåranläggning eller ett spårfordon inom spåranläggningen anses förbrukad av den spårinnehavare som med tillstånd enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg drev spåranläggningen vid förbrukningstillfället.

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i järnvägsmarknadslagen. Spåranläggning och spårinnehavare har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Första stycket gäller endast om den som anses vara förbrukare är skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3.

I paragrafen regleras vem som ska anses förbruka el i järnvägsnätet respektive spåranläggningen vid tillämpning av de uppräknade paragraferna.

Första stycket 1 och 2 ändras genom att det införs hänvisningar till järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Andra stycket ändras genom att en hänvisning införs till järnvägsmarknadslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 a § För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i *järnvägstekniklagen (2022:000)*, *järnvägssäkerhetslagen (2022:000)* och *lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem*.

Paragrafen innehåller en upplysning om andra tillämpliga lagar i vissa frågor om järnvägssystem.

Paragrafen ändras genom att det införs en hänvisning till järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.10 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

5 kap. Körkortsingripande

Återkallelse av körkort

3 § 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, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,

e) brott mot 7 kap. 2 eller 3 § *järnvägssäkerhetslagen (2022:000)*, eller

f) brott mot 8 kap. 2 eller 3 § *lagen (2022:000) 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 förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iakttä stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhethänseende 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. Prop. 2021/22:83

I paragrafen regleras återkallelse av körkort.

Paragrafen ändras genom att det i *punkt 1 e* införs en hänvisning till 7 kap. 2 och 3 §§ järnvägssäkerhetslagen och att det i *punkt 1 f* införs en hänvisning till 8 kap. 2 och 3 §§ lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

Varning

9 § 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, 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2022:000) 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.

I paragrafen anges i vilka fall en varning kan tilldelas i stället för att återkalla körkortet.

Paragrafen ändras genom att det i *andra stycket* införs en hänvisning till 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 § första stycket lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt någon av bestämmelserna i 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 3 § i den äldre lydelsen.

3. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt 10 kap. 2 § första stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 9 § i den äldre lydelsen.

Första punkten anger när lagändringarna ska träda i kraft.

Andra punkten anger att bestämmelserna om återkallelse av ett körkort i 5 kap. 3 § förevarande lag i den äldre lydelsen ska tillämpas om körkortsinnehavaren före ikraftträdandet har brutit mot någon av bestämmelserna i 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket den upphävda järnvägslagen.

Tredje punkten anger att bestämmelserna om varning i 5 kap. 9 § förevarande lag i den äldre lydelsen ska tillämpas om körkortsinnehavaren före ikraftträdandet har brutit mot 10 kap. 2 § första stycket den upphävda järnvägslagen.

24.11 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

2 § En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet *fordon* 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 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § lagen (2022:000) 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.

Undersökningen enligt första eller andra stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Paragrafen anger när en ögonundersökning får göras på bl.a. förare av ett maskindrivet fordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg.

I *första stycket* ändras begreppet spårfordon till fordon. Vidare införs en hänvisning till 7 kap. 2 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 eller 4 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.12 Förslaget till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Definitioner

2 § I denna lag avses med

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha ett *gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000)*, dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord *som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter*,

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon,

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

Paragrafen innehåller definitioner.

Paragrafen ändras genom att det i fråga om definitionen av gränsöverskridande driftskompatibel trafik anges att sådan trafik kan bedrivas med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen. Vidare ändras definitionen av tågpersonal. Med

tågpersonal avses varje arbetstagare ombord som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter, exempelvis tågvård. Prop. 2021/22:83

Övervägandena finns i avsnitt 22.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. Med gränsöverskridande driftskompatibel trafik avses, som längst till och med den 31 oktober 2025, också gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag har ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) och ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Första punkten anger när lagändringarna ska träda i kraft.

Andra punkten innebär att ett järnvägsföretag får bedriva gränsöverskridande driftskompatibel trafik med ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen och ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Enligt övergångsbestämmelserna till järnvägssäkerhetslagen fortsätter ett säkerhetsintyg att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025.

Tredje punkten anger att äldre föreskrifter fortfarande gäller i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Övergångsbestämmelserna utformas enligt *Lagrådets* förslag.

24.13 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

10 kap. Sekretessbrytande bestämmelser och bestämmelser om undantag från sekretess

Förhindrande eller avbrytande av vissa brott

19 § 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),
5. 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), eller
6. 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Paragrafen innehåller sekretessbrytande bestämmelser i fråga om vissa trafikbrott.

Femte punkten ändras genom att det införs en hänvisning till 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000). Vidare kompletteras paragrafen med en *sjätte punkt* som hänvisar till 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen

(2022:000) om nationella järnvägssystem. Hänvisningarna avser regler som träffar förare av maskindrivet fordon på järnväg och andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter i järnvägsverksamhet. Ändringarna innebär inte någon ändring i sak utan är följdändringar med anledning av de nya lagarna.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.14 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

1 kap. Allmänna bestämmelser

Definitioner

5 § I denna lag avses med *allmän trafikplikt*, *avtal om allmän trafik*, *ensamrätt*, *kollektivtrafik*, *kollektivtrafik på järnväg* och *kollektivtrafikföretag* detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

Paragrafen innehåller definitioner.

Paragrafen ändras genom att det införs en definition av begreppet kollektivtrafik på järnväg genom en hänvisning till 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 (EU:s kollektivtrafikförordning), i vid varje tidpunkt gällande lydelse, för närvarande i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338.

Uttrycket kollektivtrafik på järnväg ska förstås på samma sätt som i artikel 2aa i EU:s kollektivtrafikförordning, dvs. som ”persontransporttjänster på järnväg, undantaget persontransporttjänster med andra spårbundna transportsätt såsom tunnelbana och spårväg”. Uttrycket kollektivtrafik på järnväg används i 4 a kap. i förevarande lag, eftersom vissa av tilldelningsbestämmelserna endast gäller för kollektivtrafik på järnväg.

Övervägandena finns i avsnitt 21.3.

2 kap. Regional kollektivtrafik

Trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar

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.

I paragrafen regleras regionala kollektivtrafikmyndigheters skyldighet att regelbundet upprätta ett trafikförsörjningsprogram.

I paragrafen införs ett nytt *andra stycke*. Det upplyser om att ett sådant trafikförsörjningsprogram vari den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer målen för den regionala kollektivtrafiken är att anse som ett

policydokument för kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Enligt artikel 2a.1 i förordningen ska specifikationerna för allmän trafikplikt överensstämma med de politiska mål som fastställs i ett policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaten. Upplysningen i förevarande stycke innebär att den direkt tillämpliga artikeln i förordningen i Sverige inte innebär någon skyldighet att upprätta ytterligare dokument i förhållande till nuvarande ordning. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

För regionala kollektivtrafikmyndigheter finns bestämmelser om innehåll i och samråd kring regionala trafikförsörjningsprogram i 2 kap. 8 och 9 §§ i förevarande lag.

Övervägandena finns i avsnitt 21.5.

3 kap. Befogenheter för behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning

1 a § *Ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.*

I paragrafen, som är ny, beskrivs förhållandet mellan ett beslut om allmän trafikplikt och en specifikation för allmän trafikplikt.

I paragrafen anges att ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning, i vid varje tidpunkt gällande lydelse.

Paragrafen innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter inte behöver ta fram två skilda beslut för att följa EU:s kollektivtrafikförordning och förevarande lag. Vad som anges i artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning om specifikationer är direkt tillämpligt och ska iakttas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när de fattar beslut om allmän trafikplikt.

Övervägandena finns i avsnitt 21.5.

4 a kap. Upphandling av kollektivtrafik

När kollektivtrafik ska upphandlas enligt EU:s kollektivtrafikförordning

4 § 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 som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),

4. tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

6. vidta nödtåtgärder (artikel 5.5),

7. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6),
och

8. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

Paragrafen innehåller en upplysning om de möjligheter som ges behöriga myndigheter att tilldela avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning (artikel 5).

Genom tilläggen till paragrafen i *punkt 3, 4 och 8* kompletteras paragrafen med de tre nya bestämmelser om tilldelning av avtal som tillförts EU:s kollektivtrafikförordning genom förordning (EU) 2016/2338, och som är aktuella för tillämpning i Sverige, nämligen artiklarna 5.3a, 5.3b och 5.6a.

Samtliga nya punkter om tilldelning av avtal om allmän trafik gäller för kollektivtrafik på järnväg (se definition i 1 kap. 5 §). I artiklarna regleras 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) och begränsa antalet avtal som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a). Med direkttilldelning avses tilldelning av avtal om allmän trafik utan ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 21.3, jämför prop. 2016/17:28 s. 33 f., 40 f. och 52 f.

Direkttilldelning och nödgärder

7 a § *Behöriga myndigheter får inte direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg enligt artikel 5.4a eller 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning.*

Genom paragrafen, som är ny, införs förbud för behöriga myndigheter att tillämpa två av de nya bestämmelserna om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg som regleras i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning.

EU:s kollektivtrafikförordning är direkt tillämplig. För bestämmelser om direkttilldelning, dvs. tilldelning av avtal om allmän trafik utan ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, gäller dock att dessa bestämmelser endast är tillämpliga om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning. I hittillsvarande reglering uppställs begränsningar i fråga om direkttilldelning i 7 §.

Genom förevarande paragraf gäller förbud mot direkttilldelning som motiveras av strukturella och geografiska särdrag enligt artikel 5.4a och direkttilldelning av trafik på fristående banor enligt artikel 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning, i vid varje tid gällande lydelse av förordningen. Med en fristående bana avses en bana som är tekniskt eller funktionellt fristående från det övriga järnvägsnätet.

Övervägandena finns i avsnitt 21.3, jämför prop. 2016/17:28 s. 52 f.

10 § 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. (avtalspär, 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 *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*, inte har beaktats eller om avtalet har 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 §.

I paragrafen anges vilka bestämmelser i lagen om upphandling av koncessioner som ska tillämpas när avtal direkttilldelas enligt 7 §.

Paragrafen ändras endast genom att i *andra stycket 2* hänvisningen till artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, som är statisk, ändras till den senaste lydelsen av förordningen, dvs. förordning (EU) 2016/2338.

Överväganden angående hänvisningsteknik finns i avsnitt 5.1 och prop. 2016/17:28 s. 39.

11 § Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b eller nödgärder 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. (upphandlingsskadeavgift).

Vid *direkt tilldelning enligt artikel 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b eller nödgärder 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

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.

I paragrafen anges vilka bestämmelser i lagen om upphandling av koncessioner som ska tillämpas vid vissa fall av direkttilldelning enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

Första och *andra styckena* ändras genom att det införs hänvisningar till artikel 5.3a (exceptionella omständigheter) och 5.3b (tilldelning efter förhandsmeddelande) i EU:s kollektivtrafikförordning. 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 bestämmelser i lagen om upphandling av koncessioner som anges i förevarande paragraf tillämpas.

Genom ändringarna i *tredje stycket* ska rätten vid överprövningar även pröva om villkoren i de angivna bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning är uppfyllda. I stycket ändras även de statiska hänvisningarna till artiklar i EU:s kollektivtrafikförordning till att avse den senaste lydelsen av förordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 23.3, jämför prop. 2016/17:28 s. 52 f., 63 f., 65 f. och 86 f.

24.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

1 kap. Allmänna bestämmelser

Definitioner

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. 6 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 4 kap. 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem,

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,

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. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem,

tillsynsmyndighet: den myndighet som regeringen utser enligt 5 kap. 1 §.

Paragrafen innehåller definitioner.

Paragrafen ändras så att det i fråga om tillstånd för infrastrukturförvaltare införs en hänvisning till 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen och 4 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem. Definitionen av järnvägsföretag ändras så att hänvisningen avser 3 kap. järnvägssäkerhetslagen och 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem som handlar om tillstånd för järnvägsföretag. Vidare ändras i definitionen av säkerhetsstyrningssystem genom att en hänvisning införs till 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

4 kap. Register

Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret

10 § Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt *Europeiska unionens järnvägsbyrå*, i samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig infrastruktureförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

Paragrafen anger vem som har rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret.

Paragrafen ändras genom att benämningen *Europeiska unionens järnvägsbyrå* införs i stället för den tidigare benämningen *Europeiska järnvägsbyrån*.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

Direktåtkomst

11 § Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret får endast medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv,

2. olycksutredande myndighet i Sverige,

3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,

4. *Europeiska unionens järnvägsbyrå*, och

5. det järnvägsföretag eller den infrastruktureförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § *regeringsformen* meddela föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

Paragrafen anger vem som får medges direktåtkomst till förarbevisregistret.

Paragrafen ändras genom att benämningen på *Europeiska unionens järnvägsbyrå* införs i stället för den tidigare benämningen *Europeiska järnvägsbyrån*. Vidare ändras upplysningsbestämmelsen i *andra stycket* redaktionellt.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

6 kap. Straff

2 § Åtal får inte väckas för en gärning enligt 1 § som omfattas av ett föreläggande om vite om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet. Åtal enligt 1 § får inte heller väckas för en gärning som är belagd med straff i brottsbalken eller om en sanktionsavgift har beslutats enligt 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 7 kap. 1 § 3 lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Paragrafen anger när hinder för dubbla prövningar av samma gärning inträder och att ansvar enligt lagen är subsidiärt i förhållande till brottsbalken, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Paragrafen ändras för att klargöra när vite utgör hinder mot att ett straffrättsligt förfarande inleds, dvs. att åtal väcks. Vidare framgår av paragrafen att brottsbalkens regler ska tillämpas i första hand om en gärning kan hänföras till brottskatalogen i den. Paragrafen ändras också genom att en hänvisning införs till 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen och 7 kap. 1 § 3 lagen om nationella järnvägssystem. Det handlar om beteenden som kan bli föremål för sanktionsavgift om en sådan avgift har beslutats.

24.16 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)

Avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

10 § Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 7 kap. 28 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Paragrafen reglerar en transportörs rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren.

Paragrafen ändras genom att det införs en hänvisning till 7 kap. 28 § järnvägsmarknadslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.17 Förslaget till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att järnvägslagen (2004:519) ska upphöra att gälla vid utgången av maj 2022.

Järnvägslagen upphör att gälla när järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen, järnvägsmarknadslagen och lagen om nationella järnvägssystem träder i kraft. Järnvägslagen ska upphöra vid utgången av maj 2022 och de nya lagarna ska träda ikraft den 1 juni 2022.

Övergångsbestämmelserna återfinns i respektive ny lag.

Övervägandena finns i avsnitt 5 och 20.