



Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet

Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2006/07:45 Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen, två motioner som väckts med anledning av propositionen och tolv motioner om olika järnvägsfrågor från allmänna motionstiden hösten 2006.

Utskottet framhåller i avsnittet om *järnvägspolitiken* att järnvägstransportsystemet har genomgått en omvandling de senaste 10–15 åren. Godstrafiken på järnväg har avreglerats, och därmed har fler tågoperatörer kommit in på marknaden. På persontrafiksiden har marknadsöppningen skett stegvis och i takt med utvecklingen inom EU. Även inom persontrafiken sker en utveckling mot fler operatörer i den upphandlade trafiken. Utskottet ser positivt på detta och anser att det långsiktiga målet bör vara en avreglerad persontrafikmarknad även inom järnvägsområdet.

Utskottet avstyrker motionsförslag om konkurrens- och marknadsfrågor med hänvisning bl.a. till att åtgärder vidtagits i syfte att på sikt få en effektivare järnvägsmarknad med fler aktörer, förbättrade pendlingsmöjligheter och därmed regionförstoring. Utskottet avstyrker vidare motionsförslag som rör godstrafik och banunderhåll med hänvisning till att bl.a. regeringen uppmärksammat vad som efterfrågas i motionerna.

När det gäller införlivandet i svensk rätt av det *andra järnvägspaketet* och regeringens lagförslag med anledning av detta har utskottet inget att erinra mot vad som föreslås i propositionen. Utskottet föreslår därmed att riksdagen antar regeringens lagförslag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) samt om ändring i järnvägslagen (2004:519) och avstyrker följdmotionerna.

För att uppnå en lagteknisk samordning av regeringens lagförslag i propositionerna 2006/07:45 och 2006/07:110, som bl.a. rör ändringar i lagen om undersökning av olyckor, återkommer utskottet senare under våren 2007 till regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2007.

Fyra reservationer (s, v, mp) har fogats till betänkandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Utskottets överväganden	6
Järnvägspolitik m.m.	6
Konkurrens- och marknadsfrågor	6
Utvecklad godstrafik	14
Säkerhetsbälte på tåg	16
Banunderhåll	17
Andra järnvägspaketet	18
Järnvägssäkerhetsdirektivet	21
Undersökning av olyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet	25
Driftskompatibilitet	30
Trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster	32
Övriga ändringar	36
Straffansvar	38
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	38
Lagförslag	39
Reservationer	41
1. Konkurrens- och marknadsfrågor, punkt 1 (v)	41
2. Banunderhåll, punkt 4 (v, mp)	42
3. Undersökning av olyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet, punkt 5 (v)	43
4. Trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster, punkt 6 (s, v, mp)	44
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	46
Propositionen	46
Följdmotioner	46
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006	47
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	49

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Konkurrens- och marknadsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T211 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) yrkande 2,
2006/07:T220 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c) yrkande 2,
2006/07:T291 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp),
2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 10 och 12,
2006/07:T303 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1, 2, 4 och 5,
2006/07:T320 av Cecilia Wikström i Uppsala m.fl. (fp) yrkande 1,
2006/07:T335 av Camilla Lindberg (fp) yrkande 1 och
2006/07:T367 av Walburga Habsburg Douglas och Peder Wachtmeister (båda m).

Reservation 1 (v)

2. **Utvecklad godstrafik**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 7 och 9 samt
2006/07:T432 av Lennart Axelsson m.fl. (s).

3. **Säkerhetsbälte på tåg**

Riksdagen avslår motion

2006/07:T319 av Hillevi Larsson (s).

4. **Banunderhåll**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 6 och
2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 22.

Reservation 2 (v, mp)

5. **Undersökning av olyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T6 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1 och
2006/07:T7 av Ronny Olander och Maryam Yazdanfar (båda s) i denna del.

Reservation 3 (v)

6. **Trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T6 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2 och

2006/07:T7 av Ronny Olander och Maryam Yazdanfar (båda s) i denna del.

Reservation 4 (s, v, mp)

7. Lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

a) lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdandet bestäms till den 1 juli 2007,

b) lag om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdandet bestäms till den 1 juli 2007,

c) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdandet bestäms till den 1 juli 2007.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:45 punkterna 2–4.

Stockholm den 8 maj 2007

På trafikutskottets vägnar

Anders Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Jan-Evert Rådhström (m), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Christer Winbäck (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänervall (kd), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens proposition (prop. 2006/07:45) Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen, två motioner som väckts med anledning av propositionen och tolv motioner om olika järnvägsfrågor från allmänna motionstiden hösten 2006. Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Lagförslagen har granskats av Lagrådet.

Betänkandet har disponerats på följande sätt. Under det inledande avsnittet om Järnvägspolitik m.m. behandlas motionerna från allmänna motionstiden hösten 2006. Därefter följer regeringens proposition om andra järnvägspaketet i huvudsak i enlighet med den struktur som redovisas i propositionen jämte de två motioner som väckts med anledning av propositionen. För att uppnå en lagteknisk samordning behandlar utskottet regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor senare under våren 2007 i samband med behandlingen av proposition 2006/07:110 Rapportering av händelser inom civil luftfart m.m.

Utskottet har den 29 mars 2007 informerats i ärendet av företrädare för Näringsdepartementet. Utskottet har vidare tidigare under våren informerats av bl.a. SJ AB och intresseföreningen Norrtåg.

Utskottets överväganden

Järnvägspolitik m.m.

Konkurrens- och marknadsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen om konkurrens- och marknadsfrågor med hänvisning bl.a. till att åtgärder vidtagits i syfte att på sikt få en effektivare järnvägsmarknad med fler aktörer, förbättrade pendlingsmöjligheter och därmed regionförstoring.

Jämför reservation 1 (v).

Bakgrund

Ansvaret för järnvägstrafiken

Ansvar för persontrafik på järnväg är i dag i stort sett fördelat på tre olika aktörer: SJ AB, Rikstrafiken och trafikhuvudmännen. SJ AB har ensamrätt på den länsgränsöverskridande järnvägstrafik som bedrivs på kommersiella villkor. Rikstrafiken upphandlar sådan länsgränsövergripande järnvägstrafik som är företagsekonomiskt olönsam, om denna är samhällsekonomiskt motiverad. Trafikhuvudmännen har ansvaret för lokal och regional kollektivtrafik inom länen.

Järnvägsutredningen

Den 31 maj 2001 bemyndigades dåvarande chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en särskild utredare för att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Järnvägsutredningen har avlämnat sitt huvudbetänkande Järnväg för resenärer och gods (SOU 2003:104).

Såvitt gäller tillträde till marknaden för persontrafik på järnväg föreslår utredaren en modell där en ökad konkurrens om resenärerna kan kombineras med ett av samhället garanterat och styrt utbud.

Näringsdepartementets promemoria Vem får köra var?

Vid remissbehandlingen av Järnvägsutredningens förslag framkom varierande uppfattningar hos remissinstanserna om förslaget. Bland annat påpekade flera remissinstanser att någon ordentlig konsekvensanalys inte gjorts av det förslag utredningen slutligen ställde sig bakom efter ett val mellan flera alternativ. Inom Näringsdepartementet upprättades mot denna bakgrund promemorian Vem får köra var? den 17 december 2004.

Enligt promemorian är det ännu för tidigt att släppa marknadstillträdet helt fritt för persontransporter på järnväg, bl.a. eftersom de funktioner som reglerar och stöder en öppen järnvägsmarknad inte är klara eller är i behov av ytterligare förberedelser. Som exempel anges fordonsförsörjningen samt tillämpningen av prioriteringskriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

För att säkerställa konkurrens på lika villkor för företag på nationella och internationella marknader föreslås en stegvis marknadsöppning. Inledningsvis bör marknaderna för chartertrafik och nattågstrafik öppnas. Vidare bör det övervägas att därefter, på prov, släppa marknadstillträdet fritt på en kommersiellt bärkraftig järnvägssträcka. Under den förberedande perioden måste marknadsfunktioner och tillsynsfunktioner utvecklas samt rutiner utformas för tillämpning av prioritetskriterier för tilldelning av spårkapacitet.

Enligt promemorian måste rollfördelningen mellan myndigheter och bolag samt mellan staten och den lokala/regionala nivån klargöras. Rikstrafiken ska ges i uppdrag att sluta en trafikeringsöverenskommelse om ett basutbud av långväga trafik med SJ, vilket ska ske i samråd med regionala intressenter. SJ ges som motprestation ensamrätt på dessa delmarknader fram till dess marknaden öppnas för konkurrens. Detta kommer enligt promemorian att öka stabiliteten i trafikförsörjningen. Överenskommelsen ska minst omfatta snabbtågstrafiken och övrig långväga dagtågstrafik på de marknader som i dag har sådan trafik. Merkostnader ska täckas inom ramen för företagets avkastningskrav genom att staten avstår från utdelning och i stället direktfinansierar utgiften inom ramen för SJ:s ekonomi.

Trafikhuvudmännen bör kunna ta ett ökat ansvar för järnvägstrafik över länsgräns på samma sätt som de i dagsläget tar huvudansvaret för den kollektiva pendlingstrafiken inom länen i syfte att tillgodose daglig arbetspendling inom arbetsmarknadsregioner i ett storregionalt perspektiv. I likhet med vad som gäller för trafik inom länen bör trafikhuvudmännens planeringsansvar följas av finansieringsansvar.

För att definiera och avgränsa trafikhuvudmännens utökade uppgifter för daglig storregional arbetspendling, föreslås ett nytt system som inte enbart baseras på länsgränserna. Systemet bör utgå från en segmentering av marknaderna på en järnvägssträcka dels för daglig storregional arbetspendling, dels för långväga resande. Trafikeringsrätt till trafikhuvudmännen bör ges genom ett tillståndsförfarande om fler än en länsgräns passeras. Kriterier bör utarbetas för att förhindra att denna trafik i alltför hög grad konkurrerar med den långväga kommersiella trafiken. Samordning med bl.a. SJ:s trafik och upphandlad interregional trafik ska vara ett villkor för trafikhuvudmännen. Eftersom det finns starka kopplingar mellan trafikeringsrättigheter och kapacitetstilldelning på järnvägsnätet, föreslås att Banverket blir tillstånds- och tillsynsmyndighet för trafikeringsrätt till trafikhuvudmännen.

Banverket ska också kunna meddela förhandsbesked beträffande tillgänglig kapacitet i de fall större nya trafiksystem planeras. Besluten om trafikeringsrätt ska kunna överklagas till Järnvägsstyrelsen.

Förslag till ny lagstiftning i EU

I mars 2004 lade Europeiska kommissionen fram förslag till fyra nya rättsakter på järnvägsområdet, det s.k. tredje järnvägspaketet. Ett av förslagen (KOM[2004] 139 slutlig) behandlar tillträde till marknaden för persontrafik på järnväg. Avsikten med förslaget är enligt kommissionen främst att möjliggöra konkurrens på linjer för höghastighetståg i Central- och Sydeuropa. Förslaget avser emellertid inte bara denna typ av tåg, vilket innebär att även svensk järnvägstrafik kan komma att kunna konkurrensutsättas på vissa sträckor.

Kommissionen föreslår som grundläggande princip att marknaden öppnas för konkurrens senast den 1 januari 2010, genom införande av tillträde till det europeiska järnvägsnätet för järnvägsföretag som utför internationella persontransporter och som uppfyller säkerhetskrav och andra relevanta tekniska och administrativa krav. Det fria tillträdet föreslås även innebära viss rätt till cabotage, dvs. inrikes trafik även i andra stater än den där järnvägsföretaget har sitt säte. Medlemsstaterna har, enligt förslaget, dock möjlighet att begränsa marknadstillträdet om av samhället upphandlad trafik utsätts för konkurrens som motverkar syftet med upphandlingen genom att den ekonomiska jämvikten för den upphandlade trafiken är hotad.

Riksdagens transportpolitiska beslut våren 2006

Utskottet behandlade järnvägsfrågor senast i betänkandet (bet. 2005/06: TU5) Moderna transporter. I betänkandet behandlades regeringens proposition (prop. 2005/06:160) jämte väckta motioner.

Av betänkandet framgår att utskottet ansåg det väsentligt att järnvägen ges förutsättningar att spela en viktig roll som ett effektivt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Det följer av det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. Även flera av de transportpolitiska delmålen förutsätter en utvecklad persontrafik på järnvägen. Utskottet ansåg därmed att järnvägen bör ges en ökad betydelse för transportsystemets utveckling. Ett uttryck för denna grundsyn är också att utskottet tidigare ställt sig bakom den omfattande satsning som för närvarande sker på infrastrukturen där en markerad inriktning sker för att främja järnvägstrafiken.

Mot denna bakgrund var det enligt utskottets mening nödvändigt att järnvägspolitiken utformas på ett noga överlagt sätt så att full utväxling kan ske av investeringar och att en fortsatt stark, positiv utveckling sker av järnvägsresandet i landet. Utskottet såg det som betydelsefullt att trafikhusvudmännen och staten tar ett gemensamt ansvar och där ansvaret för

kostnad och verksamhet följs åt. Utskottet var därför positivt till att ett försök genomförs där de berörda trafikhuvudmännen erbjuds ta ansvar för att gemensamt organisera persontrafiken på järnväg inom en större region genom att ensamma få trafikeringsrätt för all linjetrafik med dagtåg i den regionen. Ett lämpligt område var som den tidigare regeringen förordat järnvägsnätet norr om Sundsvall inklusive Botniabanan.

Utskottet instämde vidare i regeringens bedömning att den långväga (interregionala) järnvägstrafiken så långt möjligt fortsatt bör drivas på kommersiella villkor och i övrigt kompletteringsupphandlas av staten. Med hänsyn till framtida regeländringar i EU borde en stegvis förberedande modell för marknadsöppning utarbetas. Utskottet såg det också som lämpligt att Banverket och Järnvägsstyrelsen fick i uppdrag att undersöka behov av kapacitetsförstärkning, utveckling av regelverk m.m. De åtaganden om trafik som SJ AB överenskommit med Rikstrafiken borde kvarstå. Rikstrafiken borde få i uppdrag att förhandla med SJ AB om eventuell trafik utöver dessa åtaganden. Nya åtaganden ska ske mot skälig, marknadsmässig och öppet redovisad ersättning. Utskottet såg positivt på regeringens förslag att marknadssegmenten för chartertrafik och nattågstrafik öppnas under 2007 för konkurrens mellan järnvägsföretag som driver trafik på kommersiella och konkurrensneutrala villkor. SJ AB borde dock i övrigt behålla sin ensamrätt för interregional trafik som bedrivs på kommersiella villkor.

Utskottet hade vidare ingen erinran mot att Rikstrafiken även fortsättningsvis ansvarar för upphandling av långväga (interregional) persontrafik på järnväg men i högre utsträckning prioriterar utvecklingen av en helhetsyn och insatser för samordning av hela systemet för persontrafik på järnväg. Enligt utskottets bedömning borde genomgripande förändringar av svenska regler för tillträde till marknaden för persontrafik på järnväg göras i enlighet med ikraftträdandet av framtida EU-regler inom området.

Motionerna

I motion 2006/07:T211 yrkande 2 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) framhålls att för upphandling av tågtrafik i Sverige gäller den märkliga regeln att upphandling endast sker av olönsamma tågsträckor. SJ har alltså, trots avregleringen, fortfarande monopol på de sträckor som trafikeras av störst antal människor. Den mest lönsamma tågsträckan för SJ är Uppsalapendeln, och det är förklaringen till att denna sträcka inte är konkurrensutsatt. Eftersom SJ, med sin monopolställning, år efter år misslyckas med att få ordning på pendeln är det uppenbart att konkurrens behövs.

Mot bakgrund av det ovanstående bör regelverket för upphandling av tågtrafik ändras så att även lönsamma sträckor, såsom Uppsalapendeln, utsätts för konkurrens, och en åtgärdsplan måste skapas för att förbättra situationen för de människor som arbetspendlar på sträckan Uppsala–Stockholm.

I motion 2006/07:T220 yrkande 2 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (c) förordas att SJ ska utsättas för konkurrens. För Dalabanan skulle det sannolikt ge nyare och effektivare vagnmaterial och förkortad restid. Monopolreglerna inom järnvägssektorn bör således tas bort.

I motion 2006/07:T291 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (fp) anförs att priset på tågsträckan mellan Gävle och Uppsala/Stockholm är för pendlarna orimligt högt. Då priserna sjunkit på de sträckor där SJ utsätts för konkurrens är givetvis orsaken till de höga priserna mellan Gävle och Uppsala/Stockholm att SJ på denna sträcka har monopol på persontrafiken. En konkurrensutsättning av sträckan Gävle och Uppsala/Stockholm skulle därför innebära prissänkningar. Det skulle gynna bl.a. dem som i dag tågpendlar till sitt arbete och ge möjlighet för fler att ha råd att börja tågpendla. Hittills gjorda erfarenheter av konkurrens vid länstrafikhuvudmännens upphandling av tågtrafik visar ju att trafikkostnaderna kunnat sänkas avsevärt till nytta för resenärerna. Motionärerna anser därför att SJ ska konkurrensutsättas på tågsträckan mellan Gävle och Uppsala/Stockholm.

I motion 2006/07:T300 yrkande 10 av Agneta Lundberg m.fl. (s) anförs att det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet. Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande på hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

I samma motion (yrkande 12) framhålls att det är viktigt att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

I motion 2006/07:T303 yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl. (v) framhålls att avregleringen och bolagiseringen inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Även internationellt finns det avskräckande exempel på avregleringens konsekvenser, t.ex. i England. Motionärerna finner det märkligt om Sverige ska gå i täten för avreglering av den egna marknaden när andra marknader hålls stängda för konkurrens. Motionärerna menar att en helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter på järnväg måste vara utgångspunkten, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Om samhällets resurser till kommunikationer ska fördelas likvärdigt mellan kvinnor och män, vilket inte sker i dag, är det viktigt att prioritera färdmedel som kvinnor använder. Motionärerna vill också hävda att konkurrensutsättningen drabbat de anställda på ett negativt

sätt, t.ex. genom personalnedskärningar, längre arbetspass, höjd pensionsålder, sämre ersättningar osv. I motionen lyfts därför i stället fram den nödvändiga kopplingen till de av riksdagen antagna trafikpolitiska målen: trafiksäkerhet, transportkvalitet, tillgänglighet, miljö, regional utveckling och jämställdhet. I beslutet ingår också att de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna ska användas. I motionen föreslås att regeringen låter pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.

I samma motion (*yrkande 2*) framhålls att en avreglerad marknad kan vara mycket svår att återreglera. Det är i själva verket en av anledningarna till att borgerliga politiker så ivrigt driver på avreglering, bolagisering och utförsäljning av offentlig verksamhet. Ett första steg är att reglera avregleringen.

I samma motion (*yrkande 4*) anförs att grundbulten för vår järnvägstrafik fortfarande är SJ AB. Det statliga bolaget har genom beslut av regering och riksdag trafikeringsrätt och ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, som i första hand ska ske genom järnvägstrafik som sker på kommersiella villkor. Upphandling av olönsam järnvägstrafik har i regel skett i konkurrens mellan olika järnvägsföretag som agerar på den svenska marknaden. Trots att SJ AB har ensamrätt har man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Motionärerna finner detta vara en orimlig ordning. Det leder i praktiken till att SJ AB avstår från att köra på vissa sträckor och därvid sätter avkastningen i första rummet, inte resenärerna. I motionen framhålls att detta är en oacceptabel ordning, som måste ändras genom ett nytt riksdagsbeslut och nya ägardirektiv. I det här fallet måste ägardirektivet ändras för SJ AB så att trafikeringsrätten också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

I samma motion (*yrkande 5*) framhålls att trafikhuvudmännen har genom sina regionala bolag s.k. trafikeringsrätt på hela det statliga järnvägsnätet inom länen. Ansvar och de organisatoriska grunderna regleras i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Det innebär således att de kan driva egen trafik även på interregionala sträckor som också trafikeras av SJ AB. I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala tågbolag, genom en jämförelsevis fördelaktig finansiering, gör SJ AB:s trafik på vissa sträckor olönsam kommer bolaget att minska turtätheten och kanske till och med ställa in all trafik på ett flertal viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Motionärerna finner detta vara en orimlig ordning. I stället bör man pröva hur man inom området kan utveckla ett helhetsansvar och tydligare krav på samordning för den interregionala och regionala tågtrafiken.

I motion 2006/07:T320 yrkande 1 av Cecilia Wikström i Uppsala m.fl. (fp) anføres bl.a. att för att öka människors möjlighet att bo, studera och arbeta i Mälardalsregionen är det angeläget att ta ett helhetsgrepp på den regionala trafiken och rollfördelningen mellan SJ AB, Rikstrafiken och regionens trafikhuvudmän. Motionären anser att ökade möjligheter till upphandling och konkurrensutsättning är en nödvändig del av denna helhet, liksom att det på sikt bör övervägas en gemensam huvudman för den regionomfattande trafiken.

I motion 2006/07:T335 yrkande 1 av Camilla Lindberg (fp) framhålls att år 1994 lyckades den dåvarande borgerliga regeringen få igenom ett riksdagsbeslut om avreglering av järnvägssektorn. Tyvärr hann det inte genomföras i praktiken, innan den socialdemokratiska regeringen återinförde monopoliet inom järnvägen. En avreglering skulle ge möjlighet för trafikanterna att välja vilket tågbolag man vill resa med, och det skulle genom konkurrens och rätt beskattning leda till att utveckla både gods- och persontrafik.

I motion 2006/07:T367 av Walburga Habsburg Douglas och Peder Wachtmeister (m) anføres att Mälardalstrafiken AB har upphandlat järnvägstrafiken i Mälardalen med resultatet att SJ har monopol på tågsträckorna till år 2011. I alla andra delar av landet har valfrihet genom konkurrens på järnvägsspåren underlättat utvecklingen och främjat tillväxten. Mälardalsregionen är en äkta framtidsregion delvis tack vare Mälardalsrådets arbete, utbyggnaden av Mälardalens högskola, Skavsta flygplats och en växande boende- och arbetsmarknad i regionen. En fungerande järnvägstrafik är en viktig förutsättning för att denna utveckling inte ska avstanna. SJ:s monopol i järnvägstrafiken kan bli ett hinder. Därför ligger det i Mälardalsregionens intresse att järnvägstrafiken konkurrensutsätts snarast och inte först år 2011 när det nuvarande avtalet löper ut.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att järnvägens fördelar som ett säkert och energisnålt transportmedel gör sig mest framträdande på medellånga till långa avstånd. En väl fungerande tågtrafik ger också möjlighet till en bekväm och effektiv arbetspendling och därmed till regionförstoring. Järnvägstransportsystemet har genomgått en omvandling de senaste 10–15 åren. Godstrafiken på järnväg har avreglerats och därmed har fler tågoperatörer kommit in på marknaden. På persontrafiksidan har marknadsöppningen skett stegvis och i takt med utvecklingen inom EU. Även inom persontrafiken sker en utveckling mot fler operatörer i den upphandlade trafiken. Utskottet ser positivt på detta och anser att det långsiktiga målet bör vara en avreglerad persontrafikmarknad även inom järnvägsområdet.

Utskottet vill också lyfta fram de åtgärder som redan vidtagits och som riksdagen ställt sig bakom i syfte att få en effektivare järnvägsmarknad, dvs. en marknad med fler aktörer, förbättrade pendlingsmöjligheter och där-

med regionförstoring. Således är försöksverksamheten på järnvägsnätet norr om Sundsvall inklusive Botniabanan ett led i detta. De berörda trafik-huvudmännen erbjuds där ta ansvar för att gemensamt organisera persontrafiken på järnväg inom en större region genom att ensamma få trafikeringsrätt för all linjetrafik med dagtåg i den regionen. En annan åtgärd är öppnandet av marknadssegmenten för chartertrafik och nattågstrafik under år 2007 för konkurrens mellan järnvägsföretag som driver trafik på kommersiella och konkurrensneutrala villkor.

Utskottet vill dock uppmärksamma att fler aktörer i systemet ökar risken för störningar i tågtrafiken och ställer större krav på samordning av bl.a. tidtabeller. För att öka järnvägens konkurrenskraft är det nödvändigt att höja kvaliteten på transporter och tillgängligheten till systemet. Samordning av system för biljettbokning och information är ett sätt att för enkla för resenärerna. Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter är viktiga i det samlade persontransportsystemet. På samma sätt är utvecklingen av logistiknoder och terminaler viktiga för främjandet av intermodala transporter, där järnvägen ofta utgör en del i transportkedjan.

Som utskottet ser det har åtgärder vidtagits i syfte att på sikt få en effektivare järnvägsmarknad med fler aktörer, förbättrade pendlingsmöjligheter och därmed regionförstoring i enlighet med vad som efterfrågas i ett flertal motioner. Utskottet förutsätter också ett fortsatt reformarbete för att effektivisera tågtrafiken och göra den mera kundanpassad. *Motionerna 2006/07:T211 yrkande 2 (fp), 2006/07:T220 yrkande 2 (c), 2006/07:T291 (fp), 2006/07:T300 yrkandena 10 och 12 (s), 2006/07:T303 yrkandena 4 och 5 (v), 2006/07:T320 yrkande 1 (fp), 2006/07:T335 yrkande 1 (fp) och 2006/07:T367 (m) avstyrks mot den bakgrunden.*

Med anledning av motion 2006/07:T303 (v) yrkandena 1 och 2 som tar upp frågor om att bl.a. pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen vill utskottet hänvisa till det arbete som pågår inom EU och som Sverige ställt sig bakom i syfte att få en avreglerad järnvägsmarknad. Utskottet behandlar i detta betänkande även det andra järnvägspaketet som är en fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen och som utskottet inte har funnit anledning att ifrågasätta. Enligt utskottets mening sker harmoniseringen och anpassningen i Sverige stegvis och under reglerade former med bl.a. försöksverksamhet och öppnandet av vissa marknadssegment. *Motion 2006/07:T303 (v) yrkandena 1 och 2 avstyrks mot den bakgrunden.*

Utvecklad godstrafik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om en utvecklad godstrafik med hänvisning till transportpolitikens inriktning och pågående reformarbete med bl.a. Banverkets regeringsuppdrag, som ligger väl i linje med vad som efterfrågas i motionerna.

Bakgrund

Riksdagens transportpolitiska beslut våren 2006

Utskottet behandlade frågor om godstrafiken på järnväg senast i betänkandet (2005/06:TU5) Moderna transporter. I betänkandet behandlades regeringens proposition (prop. 2005/06:160) jämte väckta motioner.

Av betänkandet framgår att en strategisk utmaning för transportpolitiken är att bidra till att det sker en frikoppling mellan ökade transporter och trafikens negativa miljöpåverkan. Intermodala transportlösningar där sjöfarten och järnvägstrafiken utnyttjas fullt ut måste därför understödjas. Utskottet noterade godstransportdelegationens uppfattning att de senaste årens utveckling totalt sett pekar på goda möjligheter för de intermodala transporterna att utvecklas och välkomnar att regeringen återkommit till riksdagen med sin bedömning av hur en sådan utveckling kan främjas.

Utskottet delade regeringens bedömning att strategiska kombiterminaler bör utvecklas för att främja intermodala transporter, att samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas och att kombiterminalernas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Ett strategiskt nät av kombicentraler borde därför pekas ut.

Utskottet hade inga invändningar mot vad regeringen anförde angående inriktningen i det fortsatta arbetet med att identifiera strategiska kombiterminaler. Utskottet förutsatte att olika landsdelars behov av effektiva transportlösningar i såväl kust- som inlandsregioner därmed kunde tillgodoses och att stor hänsyn tas till transportsystemets ökade internationella betydelse och därmed i ökad utsträckning gränsöverskridande natur.

Motionerna

I motion 2006/07:T300 yrkande 7 av Agneta Lundberg m.fl. (s) anfördes bl.a. att ett utvecklat järnvägsnät förbättrar industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Motionärerna tror dock inte att det räcker att staten satsar på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik. Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på

järnväg och inte läggs på lastbil. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts.

I samma motion (*yrkande 9*) anförs också att ett problem när det gäller godstransporter på järnväg är de mycket snabbt stigande priserna och den ovilja som finns hos tågoperatörerna att över huvud taget bedriva godstrafik på vissa orter. Detta är ett stort bekymmer såväl från regionalpolitisk som från miljöpolitisk synpunkt. Det finns därför anledning att överväga åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet.

I motion 2006/07:T432 av Lennart Axelsson m.fl. (s) framhålls att det finns ett gemensamt intresse hos samhälle och näringsliv att öka möjligheterna för företagen att överföra godstransporter från väg till järnväg. När ett företag vill stärka sin miljöprofil kan en ökad andel gods på järnväg bidra till detta samtidigt som belastningen på miljön minskar. Det finns därför all anledning att ta vara på det ökade intresset för järnvägstransporter genom att bygga ut antalet stickspår också till befintliga företag och industriområden. Ett intressant exempel på hur kommun och företag samverkat för att tågförsörja ett företag med omfattande transportbehov finns i Grythyttan, där Banverket byggt stickspår till Hällefors bryggerier i samband med pågående ombyggnader av Bergslagsbanan.

På samma sätt som Banverket kunnat bygga stickspår till Hällefors bryggerier finns det runtom i landet företag som ligger i nära anslutning till tågförbindelser och som med relativt enkla åtgärder skulle kunna få direkt anslutning till järnvägen. Motionärerna föreslår att regeringen ger Banverket i uppdrag att tillsammans med de kommuner som ligger i anslutning till lämpliga tågbanor inventera möjligheterna att försörja befintliga företag och industriområden med stickspår som möjliggör godstransport på tåg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan instämma i vad som framförs i motioner om att ett utvecklat järnvägssystem förbättrar industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Det finns ett gemensamt intresse hos samhälle och näringsliv att öka möjligheterna för företagen att överföra godstransporter från väg till järnväg. För detta krävs en offensiv järnvägspolitik som förmår utveckla järnvägens fördelar som ett effektivt och miljövänligt transportmedel. Av stor vikt är också att i samband med resurstilldelningen till infrastrukturen ge godstrafiken en tillfredsställande behandling. Utskottet vill även lyfta fram vikten av det pågående reformarbetet att utveckla en gemensam godstransportmarknad på järnvägsområdet inom EU med hänsyn till de internationella transporternas stora betydelse för Sveriges transportförsörjning.

Utskottet ser vidare positivt på att Banverket i regleringsbrev för år 2007 fått i uppdrag att analysera hur det kapillära järnvägsnätet har utvecklats. I detta ingår att göra en översiktlig kartläggning av det kapillära järnvägsnätets omfattning och utnyttjandet av det. I uppdraget ingår dess-

utom att föreslå hur det kapillära järnvägsnätet kan utnyttjas effektivt för att främja godstransporter på järnväg. En delredovisning med förslag till hantering och avgiftssättning av anslutningsväxlar har gjorts. Tidpunkten för när uppdraget slutligen ska redovisas till Näringsdepartementet har förlängts till den 1 oktober 2007.

Som utskottet ser det ligger gällande riktlinjer för transportpolitiken och pågående reformarbete med bl.a. regeringens uppdrag till Banverket väl i linje med vad som efterfrågas i motionerna. *Motionerna 2006/07:T300 yrkandena 7 och 9 (s) och 2006/07:T432 (s)* avstyrks mot den bakgrunden.

Säkerhetsbälte på tåg

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om säkerhetsbälte på tåg med hänvisning bl.a. till att riksdagen normalt inte brukar peka ut hur olika tekniska säkerhetssystem bör utformas för olika transportmedel. I stället förutsätts att berörda myndighetsorgan för säkerhet – i det här fallet Järnvägsstyrelsen – är bättre skickade att bedöma val av lämpliga insatser.

Motionen

I *motion 2006/07:T319 av Hillevi Larsson (s)* anføres att alla nya bussar som tas i bruk efter den 1 januari 2004 ska ha fungerande bälten (undantaget stadsbussar). Det blir dessutom obligatoriskt för alla passagerare med sittplats att använda bältet. Med tanke på att många bussar kör långa sträckor på motorväg är detta ett rimligt krav. Tyvärr omfattas inte tåg av denna bestämmelse, och detta trots att flertalet tåg numera kommer upp i betydligt högre hastigheter än bussar. X 2000 och Arlanda Express är exempel på tåg som går så svindlande snabbt att en kollision eller urspårning skulle innebära en katastrof för passagerarna. En krock i den hastigheten utan bälte ger små överlevnadschanser. Det är statistiskt säkrare att färdas med tåg eller buss jämfört med bil. Men det allra säkraste färd sättet är flyg, och där krävs ändå bältesanvändning under start och landning samt rekommenderas under hela resan. Mot bakgrund av detta är det svårt att förstå att tågresenärer inte också har samma möjlighet att skydda sig med bälte. Det är relativt enkelt att installera bälten där de i dag saknas. Nybyggda tåg borde redan från början utrustas med bälten på samtliga sittplatser.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att tågtrafiken dimensioneras säkerhetsmässigt för att helt förhindra olyckor genom utvecklade tekniska säkerhetssystem, t.ex. säkerhetssystemet ATC. Det innebär att intresse inte har bedömts finnas

för att utveckla säkerhetssystem som säkerhetsbälten för passagerare. I sammanhanget kan vidare nämnas att riksdagen normalt inte brukar peka ut hur olika tekniska säkerhetssystem bör utformas för olika transportmedel. I stället förutsätts att berörda myndighetsorgan för säkerhet – i det här fallet Järnvägsstyrelsen – är bättre skickade att bedöma val av lämpliga insatser.

Utskottet avstyrker *motion 2006/07:T319 (s)* om säkerhetsbälte på tåg mot den bakgrunden.

Banunderhåll

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om ökade insatser för banunderhåll mot bakgrund av att frågan uppmärksammats av såväl regering som ansvarig myndighet. Någon ytterligare åtgärd anser utskottet inte vara påkallad.

Jämför reservation 2 (v, mp).

Motionerna

I *motionerna 2006/07:T359 yrkande 6 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* och *2006/07:MJ391 yrkande 22 av Peter Eriksson m.fl. (mp)* framhåller motionärerna att bygga ut kapaciteten på järnvägsnätet får inte innebära att underhållet av banorna eftersätts. Så är fallet i dag. Banverket saknar medel för att underhålla banorna i hela landet och tummar därmed på både säkerhet, punktlighet och tillförlitlighet. Fram till år 2015 saknas cirka åtta miljarder kronor i Banverkets budget för underhåll. För att spara dessa pengar görs nu nedskärningar i banunderhållet i hela landet. Verket försöker begränsa besparingseffekterna på de mest högratifierade linjerna. De största besparingarna kommer att göras på s.k. lågratifierade banor. Banverket har identifierat 55 banor från norr till söder som kommer att läggas ned eller få kraftigt minskat underhåll – vilket i sig är början på nedläggning. Bland dessa återfinns t.ex. Bohusbanan, Kinnekullebanan, Stångådalsbanan, Tjustbanan, Västerdalsbanan och många andra banor som används och har stor utvecklingspotential. När vi vet att järnvägens kapacitet måste öka, är det kontraproduktivt att lägga ned vissa banor på grund av bristande anslag till underhåll. Banverkets anslag bör därför justeras så att banunderhållet kan säkras.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet framhålla att enligt de riktlinjer som riksdagen lagt fast för infrastrukturplaneringen för perioden 2004–2015 ska uppgiften att bevara och säkerställa befintliga järnvägar prioriteras.

Utskottet är medvetet om att trots betydande ekonomiska satsningar på järnvägssektorn har kapacitetsbrist uppstått framför allt i storstäderna. Detta bidrar till att störningarna i trafiken har ökat. Den ökade konkurrensen innebär också att flera tågoperatörer är verksamma på järnvägsmarknaden. Utskottet delar därför regeringens uppfattning om att det finns ett stort behov av att förbättra tillförlitligheten i järnvägstrafiken och det bör bl.a. ske genom fokusering på underhåll av spår och fordon samt samordning mellan aktörerna i sektorn.

Utskottet vill också anförda att riksdagen med anledning av budgetpropositionen har anvisat ett anslag på drygt 13,3 miljarder kronor för budgetåret 2007 till Banverket. Enligt Banverkets budgetunderlag 2008–2010 är summan för anslagsposten Driftledning och underhåll beräknad till 4 009 miljoner kronor år 2007. Banverket har i sin anslagsframställning för år 2008 föreslagit att denna nivå höjs till 4 500 miljoner kronor.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen i 2007 års ekonomiska vårproposition föreslagit att Banverket tilldelas ytterligare 125 miljoner kronor för främst förbättring av drift och underhåll samt investeringar i infrastrukturen i syfte att förbättra persontrafikens punktlighet i Stockholmsregionen.

Som utskottet ser det har frågan om banunderhållet till järnvägen uppmärksamats av såväl regering som ansvarig myndighet. Någon ytterligare åtgärd anser utskottet inte vara påkallad, varför *motionerna 2006/07:T359 yrkande 6 (mp)* och *2006/07:MJ391 yrkande 22 (mp)* om banunderhåll följaktligen avstyrks.

Andra järnvägspaketet

Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition 2006/07:45 Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen föreslås ändringar i järnvägslagen (2004:519), lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Genom ändringarna genomförs de tre EG-direktiv som ingår i det s.k. Andra järnvägspaketet. Det gäller dels ett nytt direktiv om järnvägssäkerhet och olycksutredningar, dels ändringar i direktiven om driftskompatibilitet och i direktivet om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. Därutöver har Järnvägsstyrelsen uppmärksammat vissa problem vid tillämpningen av järnvägslagen som föranlett förslag till ändringar. Det rör i huvudsak administrativa lättnader för vissa mindre infrastrukturförvaltare.

I propositionen föreslås bl.a. ändringar och tillägg till järnvägslagens bestämmelser om säkerhet, godkännanden av att ta delsystem i bruk, tillstånd samt avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. Lagen om undersökning av olyckor ändras genom att definitionen av en allvarlig järnvägsolycka vidgas. Därutöver föreslås vissa ändringar i förfaranderegler.

När det gäller rätten att trafikera svenska järnvägsnät föreslås att den nuvarande ömsesidighetsprincipen beträffande rätten att organisera och utföra godstrafik med cabotage tas bort. Det innebär att den begränsning som för närvarande finns när det gäller utländska järnvägsföretags och auktoriserade sökandes rätt att utföra och organisera järnvägstransporter som innefattar både lastning och lossning av gods i Sverige tas bort.

Vidare föreslås verksamhet vid fristående lokala och regionala järnvägsnät för persontrafik eller museitrafik undantas från de EG-harmoniserade kraven på kapacitetstilldelning, avgiftssättning, driftskompatibilitet och särredovisningsskyldighet. Även förvaltare av järnvägsnät som enbart används för förvaltarens egna godstransporter undantas från kraven på kapacitetstilldelning och avgiftssättning. Den krets av infrastrukturförvaltare som kan bli föremål för lättnader i fråga om regelverket rörande kapacitetstilldelning vidgas genom att tillsynsmyndigheten ges rätt att besluta om undantag om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2007.

Bakgrund

Järnvägssektorn i Europa har historiskt präglats av stora statliga monopol. Det övergripande syftet med det pågående arbetet inom EU på det här området är att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnvägstjänster genom att successivt öppna marknaderna och skapa förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Arbetet har resulterat i ett omfattande regelverk som alltså är under utveckling. Reglerna riktar sig både till medlemsländerna och till de enskilda verksamhetsutövarna. Det innebär att enskilda verksamhetsutövare kommer att ha ett mer omfattande regelverk att rätta sig efter samtidigt som möjligheterna att driva företag ökar.

Syftet bakom Andra järnvägspaketet är att slutföra uppbyggnaden av ett juridiskt och tekniskt integrerat järnvägsområde som kan bidra till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft.

Genom förslagen i propositionen genomförs de delar av EG-direktiven i Andra järnvägspaketet som kräver genomförande i lag och som inte redan är genomförda genom tidigare lagstiftning. Järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) syftar till att reglera ett i EG-rätten tidigare i huvudsak oreglerat område. Regeringens strävanden har dock varit att så långt möjligt, utifrån direktivets krav, begränsa regelverket och skapa möjligheter för anpassning till verksamheter av olika slag och omfattning.

Bestämmelserna i direktiv 2004/50/EG om ändring av driftskompatibilitetsdirektiven preciserar i huvudsak ett regelsystem som redan tillämpas. Genom bestämmelserna i direktiv 2004/51/EG utvidgas marknadstillträdet för järnvägsföretag som utför internationella godstransporter.

Andra järnvägspaketets rättsakter bygger vidare på grunden att det inrättas ett gemensamt system för reglering av järnvägssäkerhet och utredning av järnvägsolyckor. Därutöver vidareutvecklas systemet för reglering av

järnvägens tekniska utformning, bl.a. genom inrättandet av en rådgivande instans, Europeiska järnvägsbyrån (ERA), som ska driva på utvecklingen för teknisk och säkerhetsmässig reglering av järnvägssystemet – förordning (EG) 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå.

När det gäller de förslag i propositionen som inte är direkt påkallade av nu aktuella direktiv, syftar de framför allt till att skapa en ökad flexibilitet i regelverket. Avsikten är att bidra till lägre kostnader och mindre administration genom att ge fler infrastrukturförvaltare möjlighet att tillämpa förenklade förfaranden i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet.

Information till utskottet om andra och tredje järnvägspaketet m.m.

Utskottet har den 29 mars 2007 informerats av företrädare för Näringsdepartementet om bl.a. den pågående harmoniseringen av järnvägsmarknaden inom EU, där implementeringen av det andra järnvägspaketet i svensk lagstiftning är en del.

Av informationen till utskottet och av regeringens skrivelse 2006/07:85 Berättelse om verksamheten i Europeiska unionen under 2006 framkom bl.a. att i mars 2004 presenterade kommissionen sitt tredje järnvägspaket med förslag till fyra nya rättsakter. Förslagen behandlar marknadsöppning för internationell persontrafik, förarbevis för lokförare och viss annan tågpersonal, passagerares rättigheter samt kvalitetskrav vid godstransporter på järnväg.

Rådet kunde i december 2005 besluta om en gemensam ståndpunkt för de tre förstnämnda rättsakterna efter Europaparlamentets första behandling. Rådet och Europaparlamentet var dock överens om att förslaget till regler om kvalitetskrav vid godstransporter på järnväg (faktapromemoria 2003/04: FPM117) helt är en fråga för marknadsaktörerna, varför fortsatt behandling inte är aktuell.

Tredje järnvägspaketet har under år 2006 behandlats av Europaparlamentet genom en andra behandling. Europaparlamentet röstade om paketet i januari 2007. Under hösten har omfattande informella överläggningar ägt rum mellan ordförandeskapet och Europaparlamentet. Någon överenskommelse har dock inte kunnat uppnås. Paketet kommer därför sannolikt att gå till förlikning.

Tillträde till marknaden för internationell persontrafik på järnväg

Direktivet om marknadsöppning för internationell persontrafik (faktapromemoria 2003/04:FPM98) innebär att det ska bli fritt att öppna gränsöverskridande passagerartrafik. Sverige ser positivt på en fortsatt liberalisering av järnvägsmarknaden men ville se en fullständig marknadsöppning för godsmarknaden som redan beslutats innan de nya reglerna för persontrafik träder i kraft. Sveriges önskan hör sammades dock inte, men kommissionen fick en skyldighet att rapportera om utvecklingen av godsmarknaden innan reglerna för persontransporter ska träda i kraft. Den gemensamma ståndpunkten, som antogs i december 2005, innehåller stora möjligheter för

ansvariga myndigheter att skydda existerande trafik från konkurrens av gränsöverskridande trafik. Rådet beaktade inte Europaparlamentets ändringsförslag om att på sikt också öppna de nationella marknaderna för persontransporter för konkurrens. Europeiska rådet och Europaparlamentet är överens om att enbart behandla den internationella järnvägstrafiken i detta direktiv.

Körkort för lokförare

Ökade möjligheter att transportera gods på järnväg genom Europa till och från Sverige är något som Sverige eftersträvar. Rådets gemensamma ståndpunkt innebär att enbart lokförare omfattas av direktivet, men för Sveriges del finns en undantagsmöjlighet. Den innebär att alla lokförare som inte kör gränsöverskridande trafik undantas. Denna möjlighet kan utnyttjas om det efter en analys av Europeiska järnvägsbyrån inte visar sig vara kostnadseffektivt att nationella förare inkluderas. Av Sveriges 3 000 lokförare är det i dag endast 60 som kör tåg till andra länder. Direktivet om förarbevis för lokförare och viss annan tågpersonal (faktapromemoria 2003/04: FPM95) innehåller gemensamma regler för lokförares utbildning och behörighetsbevis som kommer att underlätta gränsöverskridande transporter på järnväg.

Passagerares rättigheter vid internationella tågtransporter

Syftet är att stärka passagerarnas rättigheter i gemenskapen, vilket Sverige stött. Den gemensamma ståndpunkten, som antogs i december 2005, har anpassat förordningen till de regler som gäller inom det internationella fördraget kallat Cotif, eftersom dubbel reglering annars skulle kunna uppstå. Förordningen om passagerares rättigheter (faktapromemoria 2003/04: FPM115) innehåller bestämmelser om informationsskyldighet, särskild hjälp åt rörelsehindrade passagerare, ansvar för person- och sakskador, försening m.m. Rådet accepterade inte Europaparlamentets ändringsförslag om att utsträcka räckvidden till att också omfatta inrikes resor. Den frågan blir aktuell under våren 2007 och blir med all sannolikhet den avgörande frågan vid den fortsatta behandlingen av tredje järnvägspaketet.

Järnvägssäkerhetsdirektivet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot regeringens förslag eller bedömningar när det gäller järnvägssäkerhetsdirektivet.

Inledning

Till skillnad från övriga trafikslag, som sjöfart och flyg- och vägtrafik, har järnvägen inom EU traditionellt i hög grad byggt på självreglering. Den enskilda staten har ägt och drivit både infrastrukturen och järnvägstrafiken i ett integrerat system. Varje land har utvecklat sina egna tekniska system och sina egna bestämmelser om säkerhet och om tillträde till infrastrukturen. Rent konkret har det inneburit att tågen vid internationell trafik tvingats stanna vid gränsen för att byta lok och personal. För att främja tillväxten av järnvägstrafiken och för att även på detta område skapa en gemensam europeisk marknad, pågår sedan början av 1990-talet en utveckling i syfte att skapa ett gemensamt regelverk för järnvägen.

Det övergripande syftet med järnvägssäkerhetsdirektivet anges i direktivet vara att säkerheten på gemenskapens järnvägar på systemnivå ska utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster ska underlättas. Syftet ska uppnås genom regleringar på olika nivåer. Dels fastställs i direktivet vissa materiella bestämmelser som medlemsländerna ska genomföra i nationell lagstiftning, det rör exempelvis bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem och säkerhetsintyg, dels ska på överstatlig nivå fastställas gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, som medlemsstaterna ska efterleva genom att anta nationella säkerhetsbestämmelser som överensstämmer med dessa. Avsikten är att direktivets syfte bl.a. ska uppnås genom att medlemsstaternas regelsystem successivt harmoniseras utifrån gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder som ska utarbetas av den nyinrättade Europeiska järnvägsbyrån (ERA). Grunden för ERA:s arbete ska i sin tur utgöras av befintliga nationella säkerhetsbestämmelser i de olika medlemsstaterna. Medlemsstaterna har därför ålagts att rapportera in sina nuvarande bestämmelser till kommissionen.

För att ytterligare underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten ska säkerhetsmyndigheterna i medlemsstaterna, i vårt fall Järnvägsstyrelsen, samla in information rörande gemensamma säkerhetsindikatorer.

Härutöver anges i direktivet att ansvarsfördelningen mellan aktörerna på järnvägsmarknaden ska fastställas. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha fullt ansvar för säkerheten inom sin del av järnvägssystemet. Om det är lämpligt och behövs för att tillförsäkra god säkerhet bör de också samarbeta rörande frågor om riskhantering.

Det faktum att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen ansvarar för säkerheten inom sin del av järnvägssystemet ska inte heller frånta andra aktörer som tillverkare, underhållsleverantörer, tillhandahållare av vagnar, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter ansvaret för sina produkter och tjänster i enlighet med vad som fastställs i direktiven om driftskompatibilitet.

Avslutningsvis uppställs i direktivet krav på att medlemsstaterna, om de inte redan har sådana, ska inrätta en fristående säkerhetsmyndighet och ett oberoende organ för utredning av järnvägsolyckor. Sammanfattningsvis kan konstateras att stora delar av regelverket ännu inte är på plats utan kommer att utvecklas under de närmaste åren. Det är därför viktigt att det utvecklas strategier för att så långt möjligt påverka utformningen i en från svensk utgångspunkt önskvärd riktning. Uppgiften ligger i första hand på Järnvägsstyrelsen.

I det pågående arbetet med det tredje järnvägspaketet har under hösten 2005 ministerrådet föreslagit att också marknaden för internationell persontrafik ska öppnas för konkurrens från år 2010. 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.

Propositionen

Tillämpningsområde

Regeringen föreslår att bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet ges samma tillämpningsområde som järnvägslagen, med undantag för bestämmelserna om undersökning av olyckor som även ska tillämpas för tunnelbana och spårväg. Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten ska dock ges rätt att meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om säkerhet för verksamheten vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik. När det gäller den föreslagna bestämmelsen om årliga säkerhetsrapporter ska möjligheten att meddela föreskrifter om undantag även gälla för verksamheten vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Säkerhetsstyrningssystem och övriga verksamhetsspecifika säkerhetsbestämmelser

Regeringen föreslår att infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. För infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska det även finnas sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet. Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten ska ges rätt att meddela föreskrifter om närmare krav på innehållet i säkerhetsstyrningssystemet och i de övriga säkerhetsbestämmelserna.

Säkerhetsrapport

Regeringen föreslår att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska ge in en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten. Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten ska ges rätt att närmare föreskriva om kraven på rapporten, t.ex. vad den ska innehålla och när den senast ska ges in till tillsynsmyndigheten.

Tillstånd

Regeringen föreslår att ett säkerhetsintyg ska vara uppdelat i en A-del och en B-del. Den del av intyget som innefattar ett godkännande av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem utgör A-delen och återstoden B-delen. A-delen av ett säkerhetsintyg utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om företaget här ansöker om att få utföra samma typ av transporttjänster som prövats i det intyget. Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten ska ges rätt att meddela föreskrifter om prövningen av säkerhetsintyget.

Regeringen föreslår att tillstånd för infrastrukturförvaltare enligt 3 kap. 7 och 8 §§ ska byta namn till säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Banverket ska omfattas av tillståndskravet. Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten ska ges rätt att meddela föreskrifter om prövningen av säkerhetstillstånden.

Regeringen föreslår att tillstånd ska omprövas när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. När det gäller säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § och säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 7 § ska dock omprövning ske minst vart femte år. Tillsynsmyndigheten får under tillståndets giltighetstid ompröva tillståndet eller villkor i detta med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licenser enligt 3 kap. 2 §, återkalla tillståndet om tillståndshavaren under minst ett år inte använder detta. För licenser gäller även fortsättningsvis att de får återkallas om de inte har använts under sex månader från utfärdandet. Möjligheten att meddela villkor om säkerhet för Banverket som infrastrukturförvaltare och för Rikstrafiken som organisatör av trafik tas bort. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten ska ges rätt att meddela närmare föreskrifter om omprövning av tillstånd och villkor.

Tillgång och utbildning

Regeringen bedömer att Järnvägsstyrelsen bör följa marknaden för utbildningstjänster inom järnvägsområdet och underrätta ansvarigt departement om det utifrån de krav som uppställs i järnvägssäkerhetsdirektivet finns behov av att förstärka statens insatser.

Ibruktagande av redan godkänd rullande materiel

Regeringen bedömer att bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet om godkännande av att ta i bruk rullande materiel som redan har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och som inte, eller i varje fall inte fullt ut, omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) kräver ingen ytterligare reglering i järnvägslagen.

Säkerhetsmyndighet

Regeringen bedömer att Järnvägsstyrelsen uppfyller de krav som i järnvägssäkerhetsdirektivet ställs på en oberoende säkerhetsmyndighet, dess arbetsuppgifter och arbetsmetoder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot regeringens förslag eller bedömningar när det gäller järnvägssäkerhetsdirektivet.

Undersökning av olyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot regeringens bedömningar och förslag om undersökning av olyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet och avstyrker motionsförslaget om att inte överlåta en haveriutredning till en annan stat. Utskottet avstyrker också ett motionsförslag om driftsäkerheten i järnvägssystemet med bl.a. hänvisning till att det grundläggande ansvaret för driftsäkerhet ligger hos marknadens aktörer och att Banverket och Järnvägsstyrelsen har mandat att följa, analysera och sprida kunskap om utvecklingen.

Jämför reservation 3 (v).

Inledning

Statens haverikommission har det övergripande ansvaret för undersökning av olyckor. Verksamheten styrs av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Regelverket gäller för olyckor inom samtliga transportslag och omfattar också andra allvarliga olyckor. Även om strukturen på regelverket när det gäller ansvarsfördelning, möjlig delegering etc. gäller för alla typer av olyckor, förekommer det skillnader i de mer specifika reglerna för de olika transportslagen som delvis är att hänföra till olika internationella överenskomelser som Sverige har biträtt.

Det regelverk som påbjuds när det gäller utredning av järnvägsolyckor i järnvägssäkerhetsdirektivet (artiklarna 19–25) uppvisar stora likheter med den svenska regleringen, och har delvis också utarbetats med denna som förebild. Tanken att ett oberoende organ utför undersökningar av allvarligare olyckor med syftet att förhindra liknande framtida olyckor är densamma. Bestämmelserna i direktivet skiljer sig dock från de svenska reglerna bl.a. genom att definitionen av en allvarlig järnvägsolycka inte är helt likalydande, att strukturen på ansvarsfördelningen vad avser möjlig delegering och beslutsfattande avviker något samt att kravet på utredningsorganets oberoende ställning i förhållande till säkerhetsmyndigheten är något striktare i direktivet än i nuvarande svenska reglering.

Propositionen

Tillämpningsområde

Regeringen bedömer att direktivets bestämmelser om undersökning av järnvägsolyckor även bör omfatta undersökning av olyckor vid tunnelbana och spårväg.

Oberoende organ för utredning av järnvägsolyckor

Regeringen bedömer att Statens haverikommission uppfyller de krav som ställs på ett oberoende utredningsorgan i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Olyckor och tillbud som ska utredas

Regeringen föreslår att följande järnvägsolyckor är av så allvarlig art att de ska vara föremål för Haverikommissionens obligatoriska undersökning: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift orsakade antingen av kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att minst en person har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade eller att spårfordon, spåränläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro.

Regeringen bedömer att sådana, enligt direktivet, mindre allvarliga olyckor samt tillbud som under något annorlunda omständigheter hade kunnat leda till allvarliga olyckor och som enligt direktivet får utredas av utredningsorganet bör anses motsvara dels sådana tillbud till olyckor som i dag omfattas av 2 § andra stycket lagen om undersökning av olyckor, dels sådana händelser som enligt nuvarande reglering i förordningen om undersökning av olyckor undersöks av Järnvägsstyrelsen.

Det utredande organets befogenheter

Regeringen föreslår att den undersökande myndigheten får ta med sig och granska handlingar eller föremål som kan antas ge upplysningar av betydelse för utredningen.

Insyn och medverkan i undersökningen

Regeringen bedömer att bestämmelsen i järnvägssäkerhetsdirektivet om vilka som ska anses berörda av en olycka på ett sätt som medger rätt till insyn och information om undersökningen m.m. inte kräver några ändringar av lagen om undersökning av olyckor.

Samarbete med utländska utredande organ m.m.

Regeringen föreslår att om en händelse (olycka eller tillbud) som berör spårfordon i internationell trafik inträffat på eller nära den svenska gränsen får den myndighet som enligt 5 § lagen om undersökning av olyckor ansvarar för undersökningen komma överens med motsvarande myndighet i den andra berörda staten om vilken av dem som ska göra undersökningen eller att de ska göra den tillsammans.

Regeringen bedömer att bestämmelsen innebär att en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning kan komma att överlåtas till annan stat. Bestämmelsen aktualiserar därför en tillämpning av 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen.

Rapporter och säkerhetsrekommendationer

Regeringen bedömer att bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet om rapporter och säkerhetsrekommendationer inte kräver några ändringar i lagen om undersökning av olyckor.

Motionerna

I motion 2006/07:T6 yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl. (v) anför att regeringen föreslår i propositionen att det ska vara möjligt att en haveriutredning kan genomföras av utländsk myndighet fast olyckan skett på svenskt territorium. En sådan förändring kräver ett riksdagsbeslut med minst tre fjärdedelars majoritet, vilket även Lagrådet påpekat. Redan det att det krävs ett kvalificerat majoritetsbeslut för att förslaget ska vinna bifall, borde ge en signal om att detta är en extraordinär förändring.

Motionärerna finner det inte rimligt att överlåta en sådan uppgift till annat lands myndighet. Självklart ska det finnas samarbete mellan nationella haverikommissioner och det ska råda öppenhet och insyn i utredningar som rör olyckor där flera länder på något sätt är berörda. Men ansvaret för att utföra och författa en haverirapport ska ligga på myndigheten i det land där olyckan har inträffat. Ett av syftena med en haverikommission är att lära inför framtiden och därmed undvika att något liknande

inträffar igen. En utländsk myndighet kanske inte alltid har samma perspektiv på vilka erfarenheter som olyckslandets myndighet tycker är viktigt att lyfta fram.

I demokratiska system brukar en princip vara att de folkvalda har rätt att lägga förslag till beslut. I en demokrati finns det därför alltid möjlighet att utkräva ett politiskt ansvar. Folket väljer sina företrädare till riksdagen som i sin tur väljer en regering. Statens verksamhet är i sin tur uppdelad i en rad myndigheter, vilka har att verka utifrån lagstiftning, förordningar och direktiv som riksdag och regering beslutar. Det betyder att en medborgare alltid kan ställa ett politiskt ansvar på myndigheters beslut. Men vem ställer man till svars om myndighetens juridiska område är i ett annat land? Med anledning av ovanstående anser motionärerna att en förvaltningsuppgift i samband med en haveriutredning som innefattar myndighetsutövning inte bör överlätas till annan stat.

I motion 2006/07:T7 (i denna del) av Ronny Olander och Maryam Yazdanfar (s) anför att säkerhet och tillförlitlighet är viktiga komponenter för att godstrafiken på järnväg ska kunna konkurrera med andra trafikslag, främst lastbilstransporter. En ökad säkerhet kommer sannolikt att medföra en ökad tillförlitlighet. Statens haverikommission uppfyller de kriterier som ställs på ett oberoende utredningsorgan i järnvägsdirektivet och föreslås få till uppgift att utreda allvarliga järnvägsolyckor. Men det är inte bara olyckor som minskar tillförlitligheten för järnvägsoperatörer och resenärer. Även allvarliga fel på infrastrukturen kan medföra omfattande störningar. Följderna av snöstormen den 1 november 2006 är ett tydligt exempel på detta. Därför är det angeläget att ett oberoende organ ges befogenhet att även utreda omfattande driftstörningar så att brister i både rutiner och materiel kan upptäckas för att åtgärdas. För att minska de negativa effekterna av olyckor, tillbud och andra driftstörningar krävs också fullständig information om händelsen till de trafikcenter som ska dirigera om järnvägstrafiken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill erinra om att frågan om att *överlåta en haveriutredning på en annan stat* regleras i artikel 22.1 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Enligt denna artikel ska denna möjlighet finnas. Där sägs att olyckor och tillbud ska undersökas i den stat där de inträffade. Om det inte är möjligt att avgöra i vilken stat de inträffade eller om de inträffar på eller nära gränsen mellan två stater ska utredningsorganen komma överens om vilket av dem som ska genomföra utredningen eller besluta att genomföra den tillsammans. Det andra organet ska i det förstnämnda fallet beredas möjlighet att delta i utredningen och ta del av alla resultat från denna.

Utskottet vill framhålla att denna möjlighet att låta en annan stats myndighet ansvara för undersökningen på svenskt territorium gäller enbart olyckor som inträffar i trafik mellan Sverige och Danmark, Norge eller

Finland. Om det inte går att avgöra i vilken stat en olycka inträffar eller om den inträffar på gränsen skulle redan i dag något slags överenskommelse behöva träffas om vilken av staternas utredande organ som ska utföra undersökningen eller att de ska göra det tillsammans, även om detta inte är reglerat i lag. Nu sägs också att en sådan överenskommelse kan göras om olyckan inträffar nära gränsen. Vad som avses med nära gränsen anges inte, men i författningskommentaren i propositionen har sagts att det inte bör röra sig om mer än ett par kilometer. Ett tåg har ju en viss längd i sig. Om myndigheterna kommer fram till att endast en av dem ska utföra undersökningen har den andra myndigheten rätt att delta i undersökningen och få full insyn. Detta kommer att regleras i förordningen om undersökning av olyckor.

Utskottet kan i sammanhanget notera att det vad gäller undersökning av både sjö- och flygolyckor förekommer ett omfattande samarbete över nationsgränserna.

Mot bakgrund av det anförda har utskottet inget att erinra mot regeringens förslag och bedömningar och avstyrker *motion 2006/07:T6 yrkande 1 (v)* om att inte överlåta en haveriutredning till en annan stat.

När det gäller *driftsäkerheten i järnvägssystemet*, som tas upp i *motion 2006/07:T7 (s)*, vill utskottet framhålla att det grundläggande ansvaret för driftsäkerheten inom järnvägssystemet ligger hos marknadens aktörer. Det offentliga tillsynsansvaret har Järnvägsstyrelsen som bl.a. ska se till att konkurrensen på järnvägsmarknaden fungerar effektivt. Banverket som är sektorsmyndighet kan inom ramen för sitt ansvar agera i olika frågor.

Redan i dag kan sägas att Banverket och Järnvägsstyrelsen har mandat att följa, analysera och sprida kunskap om utvecklingen med avseende på driftsäkerheten inom järnvägssystemet. Någon laglig befogenhet att kräva in underlag för utredningar om driftsäkerhetsstörningar har dock inte dessa myndigheter. Banverket kan dock i egenskap av infrastrukturförvaltare avtala om en sådan befogenhet i det trafikeringsavtal som verket i likhet med alla andra infrastrukturförvaltare ska teckna med sina infrastrukturkapacitetskunder. I Banverkets trafikeringsavtal regleras också regelmässigt parternas informationsskyldigheter och rättigheter vid t.ex. driftstörningar, bl.a. i syfte att medge effektiv omledning av trafiken.

Utskottet vill i sammanhanget nämna att utskottet den 13 februari 2007 har beslutat att följa upp de insatser som gjordes inom transport- och kommunikationsområdet efter stormen Gudrun. En studie ska göras över vilka åtgärder som vidtagits för att säkra transport- och kommunikationsinfrastrukturen. Syftet med utskottets uppföljning är att ta reda på om infrastrukturen har återställts och om den blivit mindre sårbar för liknande händelser. Tyngdpunkten i uppföljningsarbetet kommer att ligga i att undersöka vilka åtgärder som vidtagits för att minska sårbarheten inom bl.a. järnvägstrafiken vid extrema väderförhållanden.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att ytterligare initiativ inte är påkallat. *Motion 2006/07:T7 i denna del (s)* om driftsäkerheten i järnvägssystemet avstyrks följaktligen.

Driftskompatibilitet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om driftskompatibilitet.

Inledning

Det finns två gemensamma huvudsyften bakom de ursprungliga direktiven 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och 2001/16/EG om driftskompatibiliteten i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Det ena är att åstadkomma en successivt ökad teknisk enhetlighet inom de transeuropeiska järnvägssystemen och därigenom ge förutsättningar för en effektiv trafik. Det andra är att främja tillkomsten av en enhetlig europeisk marknad för järnvägsmateriel och därigenom även förutsättningar för väsentliga kostnadssänkningar för anskaffning av sådan materiel. Utifrån dessa huvudsyften har två mycket likartade regelverk byggts upp, ett för höghastighetståg och ett för konventionella tåg.

Det finns ett nära samband mellan bestämmelser om driftskompatibilitet och bestämmelser om järnvägssäkerhet. Ett viktigt syfte bakom Andra järnvägspaketet är just att säkra detta samband.

Propositionen

Undantag från bestämmelserna om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) 66

Regeringen föreslår att bestämmelserna om driftskompatibilitet i järnvägslagen inte ska tillämpas för museijärnvägsfordon eller för fordon och infrastruktur vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka egenskaper ett järnvägsfordon ska ha för att anses vara ett museijärnvägsfordon.

Verksamhetsutövares skyldighet att lämna uppgifter

Regeringen föreslår att den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som myndigheten behöver för att förse Europeiska kom-

missionen och Europeiska järnvägsbyrån (ERA) med underlag i deras regelutvecklingsarbete. Den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet. Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten eller annan myndighet regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas.

Ibruktagandegodkännande

Regeringen föreslår att när ett delsystem som redan har godkänts för att tas i bruk ska moderniseras eller byggas om, ska en beskrivning av det planerade arbetet lämnas in till tillsynsmyndigheten. Om myndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande av myndigheten. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela närmare föreskrifter om när det ska krävas ett nytt godkännande för att ta delsystem i bruk.

Märkning av järnvägsfordon

Regeringen föreslår att varje järnvägsfordon ska vara märkt med en identifikationskod med en innehavarbeteckning. Tillsynsmyndigheten ska tilldela fordonet en sådan kod och en sådan beteckning i samband med att fordonet godkänns för ibruktagande och fordonsinnehavaren ska se till att fordonet märks med dessa. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte har tilldelats en identifikationskod eller innehavarbeteckning, ska fordonsinnehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten. Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om undantag från krav på identifikationskoder och innehavarbeteckningar. Fordonsinnehavare ska definieras som den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon.

Register

Regeringen föreslår att den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen ska vara skyldig att lämna sådana uppgifter som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna föra de register det uppställs krav på i EG-direktiv.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om driftskompatibilitet.

Trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot regeringens förslag när det gäller trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster och avstyrker motionsförslagen om bibehållande av ömsesidighetsklausulen bl.a. med hänvisning till att denna lätt kan kringgås genom att auktoriserade sökande skaffar sig ett säte i Sverige. Utskottet förutsätter att regeringen följer utvecklingen på området och återkommer till riksdagen med en redovisning av hur marknaden för godstransporttjänster, innefattande cabotage, utvecklats efter att det nya direktivet införts i svensk rätt.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

Inledning

Direktiv 2004/51/EG innehåller bestämmelser om ändringar av direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. Huvudsyftet bakom direktivet är att förbättra järnvägens effektivitet och konkurrenskraft på de europeiska godstransportsmarknaderna. Det är framför allt artikel 10 i direktiv 91/440/EEG som berörs av ändringar. Den innehåller en mängd bestämmelser som syftar till att möjliggöra att flera järnvägsföretag samtidigt och i konkurrens eller samverkan kan bedriva trafik på europeisk järnvägsinfrastruktur. Bestämmelserna behandlar bl.a. infrastrukturtillträde, cabotagerätt (rätt att vid internationell trafik både lasta och lossa gods i ett land där järnvägsföretaget inte har sitt säte), avtal mellan infrastrukturförvaltare och organisatörer eller utförare av järnvägstrafik samt tillhandahållande av tjänster som är nödvändiga för att bedriva järnvägstrafik. Ytterligare ett syfte med ändringarna av direktivet är att skapa en mer ändamålsenlig struktur för EG-rättens reglering av järnvägssäkerhet. Skälet är tillkomsten av järnvägssäkerhetsdirektivet. Tanken är att framdeles ska alla EG-rättsliga bestämmelser om järnvägssäkerhet återfinnas i järnvägssäkerhetsdirektivet, enligt vilket det förutsätts att säkerhetsfrågor inte avtalsregleras. Artikel 10.5 om avtal mellan infrastrukturförvaltare och organisatörer eller utförare av järnvägstrafik är därför i sin nya lydelse rensad från alla hänvisningar till järnvägssäkerhet.

Artikel 1.2 a i direktiv 2004/51/EG innehåller bestämmelser som ersätter bestämmelserna i artikel 10.3 i direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. Innebörden av ändringen är att licensierade järnvägsföretag som bedriver godstrafik ska beviljas tillträde till hela järnvägsnätet senast den 1 januari 2006. De ska därtill senast den 1 januari 2007 ha rätt att utnyttja tillträdesrättigheten för bedrivande av alla sorters godstransporttjänster, dvs. rätten att bedriva internationell godstrafik på järnväg ska förenas med cabotagerätt.

Propositionen

Infrastruktur tillträde och cabotagerätt

Regeringen föreslår att ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz ska ha rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät, och den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. Den begränsning i form av en ömsesidighetsprincip som enligt den nuvarande regleringen uppställs för företag med säte i en annan stat än Sverige vad gäller rätt att befordra gods som både lastas och lossas inom landet (cabotage) tas bort.

Skälen för regeringens förslag

Tillträdet till infrastruktur på svenska järnvägsnät för utförare och organisatörer av järnvägstrafik regleras i 5 kap. järnvägslagen (2004:519). Vad gäller rätten att bedriva godstrafik följer av 5 kap. 3 § första stycket att järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. Svenska järnvägsföretag får med stöd av denna bestämmelse utföra alla slags godstransportstjänster. Järnvägsföretag från andra stater inom EES eller i Schweiz har dock endast rätt att både lasta och lossa gods här i landet, om den stat i vilket järnvägsföretaget har sitt säte beviljar svenska järnvägsföretag motsvarande rätt. Samma princip gäller enligt 5 kap. 3 § andra stycket för dem som med stöd av auktorisation enligt 3 kap. 5 § organiserar trafik.

För att svensk lag på ett korrekt sätt ska genomföra bestämmelserna i artikel 1.2 a i direktiv 2004/51/EG bör den s.k. reciprocitetsklausulen för utländska järnvägsföretag som utför godstrafik tas bort. Som flera av remissinstanserna påpekat kan detta förväntas leda till positiva effekter för godstrafikmarknaden och trafikförsörjningen genom att det skapas förutsättningar för ytterligare etableringar.

Sika har efterfrågat en motivering till varför man inte föreslår att reciprocitetsklausulen avskaffas även för organisatörer av trafik. Även Lagrådet har ifrågasatt om upprätthållandet av en ömsesidighetsprincip för auktoriserade sökanden efter den föreslagna ändringen kan anses förenlig med en ickediskriminerande tilldelning för alla företag av infrastrukturkapacitet.

Auktoriserade sökanden (eller övriga sökanden som det står i direktivet) regleras i artikel 16.1 i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. I artikeln anges att sådana sökanden som motsvarar definitionen i artikel 2 b i samma direktiv får ansöka om kapacitet i de länder som tillåter det. Det kan exempelvis handla om logistikorganisationer, befraktare eller speditörer. Sverige verkade under framtågandet av direktivet mycket aktivt för att införa en sådan möjlighet. Hittills är det emellertid endast ett mycket begränsat antal länder som vid sidan av Sverige har infört sådana bestämmelser i sin lagstiftning. Genom

Andra järnvägspaketet är det endast direktiv 91/440/EEG som behandlar trafikeringsrätter för järnvägsföretag som ändras. Direktiv 2001/14/EG som reglerar auktoriserade sökanden ändras alltså inte. Det kan därför konstateras att den EG-rättsliga regleringen på den här punkten inte har förändrats sedan järnvägslagens ikraftträdande. I artiklarna 71 och 72 i EG-fördraget anges att rådet i enlighet med förfarandet i artikel 251 ska fastställa regler för bl.a. ”de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat” (artikel 71.1 b). Till dess sådana gemensamma bestämmelser har fastställts får ingen medlemsstat utan rådets enhälliga samtycke vidta någon åtgärd som medför att man inför mindre gynnsamma regler för transportföretag från andra medlemsstater än vad som gällde för inhemska när staten blev medlem i EU. Enligt ett yttrande från rådets juridiska avdelning står det emellertid medlemsstaterna fritt att använda åtgärder för ömsesidighet i avsaknad av gemenskapslagstiftning som ger villkoren för det utökade tillträdet (jfr prop. 2003/04:123 s. 108). Regeringen gör därför bedömningen att det i och för sig inte skulle strida mot den EG-rättsliga icke-diskrimineringsprincipen att i det här avseendet behålla kravet på ömsesidighet.

Regeringen har emellertid en mycket positiv inställning till ökad konkurrens och de effekter detta kan bidra till. Det gäller även för järnvägen. En ytterligare öppning av tillträdet till den svenska godstrafikmarknaden även för sådana företag som här avses kan, i enlighet med vad Sika påpekat, förväntas leda till ett förbättrat trafikutbud. Mot bakgrund av hur enkelt det är att ta sig runt regleringen om ömsesidighet genom att skaffa sig ett säte i Sverige, kan inte heller riskerna för de svenska aktörerna förväntas komma att påverkas annat än högst marginellt. Till skillnad från vad som tidigare föreslagits bör därför kravet på ömsesidighet avskaffas även när det gäller auktoriserade sökandes möjlighet att organisera godstransporter innefattande cabotage.

Tillhandahållande av tjänster

Regeringen föreslår att den som tillhandahåller tjänster enligt 6 kap. 23 § järnvägslagen ska göra det på ett sätt som medger insyn. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela närmare föreskrifter om tjänstetillhandahållande.

Motionerna

I *motion 2006/07:T6 yrkande 2 av Peter Pedersen m.fl. (v)* anförs att i dag har en tågoperatör från en annan stat bara rätt att lasta och lossa gods i Sverige, om svenska transportföretag ges samma rätt i tågoperatörens land. Regeringen vill nu ta bort denna ömsesidighetsklausul med hänvisning till att det alltid är bra med ökad konkurrens. Regeringen gör själv bedömningen att det i och för sig inte skulle strida mot den EG-rättsliga icke-diskrimineringsprincipen att i det här avseendet behålla kravet på

ömsesidighet. Regeringen har emellertid en mycket positiv inställning till ökad konkurrens och de effekter detta kan bidra till. Det gäller även för järnvägen.

Enligt motionärerna är det en ideologisk enögdhet som leder regeringen till den slutsatsen, inte vad som borde vara rimligt utifrån dess så högt värderade konkurrensneutralitet. För i detta fall är det tydligen acceptabelt att operatörer från olika länder inte ska ges samma möjlighet på en och samma marknad. Motionärerna menar att om man skapar en lagstiftning som ska öka konkurrenskraften för järnvägen, måste ett utländskt tillträde till den svenska marknaden även betyda att de svenska järnvägsoperatörerna får samma chans att verka i motsvarande länder. Annars har man inte åstadkommit en konkurrensneutral lagstiftning. Motionärerna finner det märkligt om Sverige ska gå i täten för avreglering av den egna marknaden när andra marknader hålls stängda för konkurrens. Sverige riskerar att få en situation som påminner om den som finns inom postområdet, vilket verkligen inte gagnat medborgarens intresse. Ömsesidighetsklausulen ska därför kvarstå i järnvägslagen.

I motion 2006/07:T7 (i denna del) av Ronny Olander och Maryam Yazdanfar (s) anføres att i och med antagandet av Andra järnvägspaketet har järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz rätt att utföra godstrafik på det svenska järnvägsnätet. Men EG-rätten förändrar inte villkoren för dem som har s.k. auktorisation enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen. För dessa auktoriserade företag står det medlemsländerna fritt att använda åtgärder för ömsesidighet. Det här är en viktig princip som motionärerna anser att Sverige bör ha kvar och motsätter sig därför förslaget till lagändring.

Samtidigt som ett omfattande reformarbete pågår för att stegvis öppna järnvägsmarknaden i Europa finns det starka krafter som verkar i motsatt riktning. Tendensen på den europeiska järnvägsmarknaden i dag är att de stora järnvägsföretagen blir ännu större på bekostnad av de mindre. Mot denna bakgrund bör rätten till cabotage fortsatt förenas med en ömsesidighetsprincip. Cabotage bör alltså endast medges i Sverige för dessa företag om motsvarande rätt medges ett svenskt järnvägsföretag i annat EES-land eller Schweiz.

Ett argument som i propositionen framförs emot att tillämpa principen om ömsesidighet är att det går att kringgå en sådan regel genom att skaffa sig säte i Sverige. Motionärerna anser inte att detta argument är så starkt att det medger att Sverige öppnar för fritt cabotage på järnväg i Sverige. Om Sverige väljer att behålla ömsesidighetsprincipen är det ett argument för att skynda på avregleringen av godstrafiken i övriga medlemsländer. Om trafikoperatörerna har säte i Sverige underlättas även kontrollen av att de lagar och avtal som råder på arbetsmarknaden för järnvägsarbetare följs. Motionärerna anser också att det fortfarande finns ett behov av att skydda svenska företag på järnvägsmarknaden eftersom den ännu inte kan anses utgöra en del av gemenskapens inre marknad.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att när det gäller järnvägsföretag (operatörer) framgår det av direktiv 2004/51/EG att alla sådana ska ha rätt att utföra alla slags godstransporttjänster, innefattande cabotage. Sverige kan därför inte ha kvar ömsesidighetsprincipen i denna del.

När det gäller auktoriserade sökandes möjlighet att organisera godstransporter – t.ex. en speditör som har ansökt och fått auktorisation enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen – har regeringen visserligen gjort bedömningen att EG-rätten ännu så länge inte sätter hinder för att behålla en ömsesidighetsprincip, men konstaterat att den inte fyller annat än en marginell betydelse.

Utskottet delar denna uppfattning och har i likhet med regeringen en positiv inställning till ökad konkurrens och de effekter denna kan bidra till. Det gäller även för järnvägen. En ytterligare öppning av tillträdet till den svenska godstrafikmarknaden även för sådana företag som här avses kan förväntas leda till ett förbättrat trafikutbud. Mot bakgrund av hur enkelt det är att ta sig runt regleringen om ömsesidighet genom att skaffa sig ett säte i Sverige, kan inte heller riskerna för de svenska aktörerna förväntas komma att påverkas annat än högst marginellt. Utskottet delar därför regeringens syn att kravet på ömsesidighet avskaffas även när det gäller auktoriserade sökandes möjlighet att organisera godstransporter innefattande cabotage. Utskottet förutsätter att regeringen följer utvecklingen på området och återkommer till riksdagen med en redovisning av hur marknaden för godstransporttjänster, innefattande cabotage, utvecklats efter att det nya direktivet införts i svensk rätt.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks *motionerna 2006/07:T6 yrkande 2 (v) och 2006/07:T7 i denna del (s)*.

Övriga ändringar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om lättnader i regleringen för bl.a. museitrafik och vissa fristående järnvägsnät.

Inledning

Som framgått av tidigare avsnitt pågår inom EU en relativt snabb utveckling av det regelverk som styr järnvägen. En gemensam europeisk marknad för järnvägstransporttjänster kräver ett omfattande och harmoniserat regelverk. Det är emellertid ett faktum att förutsättningarna för att bedriva järnvägstrafik varierar högst väsentligt länderna emellan, men också inom de olika länderna. Det rör förhållanden som befolkningstäthet och geografisk utbredning, och för godstrafikens del, förekomst och lokalisering av

industrier och andra basnäringar. Det är också stor skillnad mellan olika aktörer inom järnvägen. På infrastruktursidan handlar det i Sverige om alltifrån Banverket, som förvaltar det statliga järnvägsnätet, till små privata aktörer som kanske bara äger och förvaltar något enstaka spår. Dessa förhållanden understryker vikten av att man utifrån direktivens krav skapar ett system med så stor flexibilitet som möjligt, t.ex. genom att nyttja de möjligheter till undantag som erbjuds.

Propositionen

Lättnader i regleringen av vissa fristående järnvägsnät

Regeringen föreslår att verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik inte ska omfattas av bestämmelserna i järnvägslagen om ekonomisk redovisning, tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av infrastruktur. Den i lag stadgade trafikeringsrätten för internationella sammanslutningar på sådana nät tas bort.

Järnvägsnät som endast används för transporter av förvaltarens eget gods och lågtrafikerade järnvägsnät som inte är fristående

Regeringen föreslår att förvaltare av icke statliga nät som enbart används för transporter av förvaltarens eget gods (oftast någon form av industrispår), helt ska undantas från bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter i järnvägslagen. Den i lag stadgade trafikeringsrätten för internationella sammanslutningar på sådana nät tas bort. Infrastrukturförvaltare av andra typer av järnvägsnät ska, om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras, ges möjlighet att efter ansökan och myndighets prövning undantas från vissa skyldigheter rörande kapacitetstilldelning enligt järnvägslagen. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om krav för att medges ett sådant undantag.

Avgifter för användning av infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar

Regeringen föreslår att avgifter för användning av statligt ägd och förvaltat järnvägsinfrastruktur på terminalområden ska fastställas enligt samma princip som för annan järnvägsinfrastruktur, dvs. enligt huvudregeln på grundval av den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Den nuvarande särregleringen för uttag av avgifter för sådan infrastruktur i 7 kap. 2 § järnvägslagen som innebär att högre avgifter kan tas ut för sådan infrastruktur ska därför tas bort. Särregleringen ska dock kvarstå när det gäller motsvarande infrastruktur som inte ägs och förvaltas av staten.

Avgifter för museitrafik

Regeringen föreslår att en infrastrukturförvaltare inte ska behöva ta ut avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen av den som på ideell grund bedriver museitrafik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om övriga ändringar.

Straffansvar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om straffansvar.

Propositionen

Regeringen föreslår att den som uppsåtligen eller av grov oaksamhet inte uppfyller kraven på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen ska dömas till böter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om straffansvar.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Utskottets förslag i korthet

Utskottet bedömer att tidpunkten för ikraftträdandet bör senareläggas en månad, dvs. till den 1 juli 2007.

Propositionen

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 juni 2007. Banverket får till utgången av juni 2008 bedriva verksamhet som infrastrukturförvaltare utan sådant tillstånd som föreskrivs i 3 kap. 7 § järnvägslagen. Den övergångsbestämmelse till lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen som medger den som med stöd av tillstånd enligt gamla järnvägssäkerhetslagen driver järnvägsspåranläggning eller järnvägsspårtrafik att få fortsätta med detta utan nya tillstånd, ska förlängas från

utgången av år 2008 till utgången av år 2010. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § eller ett tillstånd enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen får fortsätta driften med stöd av dessa till utgången av år 2010.

Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när järnvägsfordon som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen senast ska vara märkta med identifikationskoder och innehavarbeteckningar enligt 2 kap. 13 b §. Vid prövning av mål och ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter i järnvägslagen. Äldre föreskrifter i lagen om undersökning av olyckor ska gälla för händelser som har inträffat före ikraftträdandet.

Utskottets ställningstagande

Regeringen föreslår att lagändringarna träder i kraft den 1 juni 2007. Med hänsyn till att ärendet förutses behandlas i kammaren den 24 maj 2007 bör tidpunkten för ikraftträdandet enligt utskottets mening senareläggas en månad, dvs. till den 1 juli 2007.

Lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har ingen erinran mot regeringens lagförslag. För att uppnå en lagteknisk samordning återkommer dock utskottet senare under våren 2007 till regeringens lagförslag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens övriga lagförslag med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdandet för lagändringarna bestäms till den 1 juli 2007.

Propositionen

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor,
2. lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
3. lag om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) samt
4. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

Utskottets ställningstagande

Regeringen föreslår ändringar i bl.a. lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Denna lag är även föremål för ändringsförslag i proposition 2006/07:110 Rapportering av händelser inom civil luftfart m.m. Utskottet har ingen erinran mot regeringens nu aktuella lagförslag. För att uppnå en lagteknisk samordning mellan lagförslagen återkommer dock utskottet senare under våren 2007 till regeringens lagförslag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens övriga lagförslag i nu behandlad proposition 2006/07:45 Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdandet för lagändringarna bestäms till den 1 juli 2007.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Konkurrens- och marknadsfrågor, punkt 1 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om konkurrens- och marknadsfrågor. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T303 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1, 2, 4 och 5 samt avslår motionerna

2006/07:T211 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) yrkande 2,

2006/07:T220 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c) yrkande 2,

2006/07:T291 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp),

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 10 och 12,

2006/07:T320 av Cecilia Wikström i Uppsala m.fl. (fp) yrkande 1,

2006/07:T335 av Camilla Lindberg (fp) yrkande 1 och

2006/07:T367 av Walburga Habsburg Douglas och Peder Wachtmeister (båda m).

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill framhålla att avregleringen och bolagiseringen inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Vi finner det märkligt om Sverige ska gå i täten för avreglering av den egna marknaden när andra marknader hålls stängda för konkurrens. Vi menar att en helhet som tillgodoser samhällets intresse av gods- och persontransporter på järnväg måste vara utgångspunkten, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Om samhällets resurser till kommunikationer ska fördelas likvärdigt mellan kvinnor och män, vilket inte sker i dag, är det viktigt att prioritera färdmedel som kvinnor använder. Vi vill också hävda att konkurrensutsättningen drabbat de anställda på ett negativt sätt, t.ex. genom personalnedskärningar, längre arbetspass, höjd pensionsålder, sämre ersättningar m.m. Det är nödvändigt med en koppling till de av riksdagen antagna trafikpolitiska målen: trafiksäkerhet, transportkvalitet, tillgänglig-

het, miljö, regional utveckling och jämställdhet. I beslutet ingår också att de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna ska användas. Vi föreslår därför att regeringen låter pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg. Ett första steg i detta är att reglera avregleringen.

Vänsterpartiet vill också framhålla att grundbulten för vår järnvägstrafik fortfarande är SJ AB. Det statliga bolaget har genom beslut av regering och riksdag trafikeringsrätt och ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, som i första hand ska ske genom järnvägstrafik som sker på kommersiella villkor. Upphandling av olönsam järnvägstrafik har i regel skett i konkurrens mellan olika järnvägsföretag som agerar på den svenska marknaden. Trots att SJ AB har ensamrätt har man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Vi finner detta vara en oacceptabel ordning. Det leder i praktiken till att SJ AB avstår från att köra på vissa sträckor och därvid sätter avkastningen i första rummet, inte resenärerna. Vi anser att ägardirektivet bör ändras för SJ AB så att trafikeringsrätten också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

Vi vill också lyfta fram en annan fråga som gäller trafikhuvudmännen. Dessa har genom sina regionala bolag s.k. trafikeringsrätt på hela det statliga järnvägsnätet inom länen. Det innebär således att de kan driva egen trafik även på interregionala sträckor som också trafikeras av SJ AB. Det innebär att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Vänsterpartiet finner detta vara en orimlig ordning. I stället bör prövas hur det inom området kan utvecklas ett helhetsansvar och tydligare krav på samordning för den interregionala och regionala tågtrafiken.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. Banunderhåll, punkt 4 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om banunderhåll. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 6 och 2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 22.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att utbyggnaden av kapaciteten på järnvägsnätet inte får innebära att underhållet av banorna eftersätts. Så är fallet i dag. Banverket saknar medel för att underhålla banorna i hela landet och tummar därmed

på både säkerhet, punktlighet och tillförlitlighet. Fram till år 2015 saknas ca 8 miljarder kronor i Banverkets budget för underhåll. För att spara dessa pengar görs nu nedskärningar i banunderhållet i hela landet. Verket försöker begränsa besparingseffekterna på de mest högtrafikerade linjerna. De största besparingarna kommer att göras på s.k. lågtrafikerade banor. Banverket har identifierat 55 banor från norr till söder som kommer att läggas ned eller få kraftigt minskat underhåll – vilket i sig är början på nedläggning. Bland dessa återfinns t.ex. Bohusbanan, Kinnekullebanan, Stångådalsbanan, Tjustbanan, Västerdalsbanan och många andra banor som används och har stor utvecklingspotential. När vi vet att järnvägens kapacitet måste öka, är det kontraproduktivt att lägga ned vissa banor på grund av bristande anslag till underhåll. Banverkets anslag bör därför justeras så att banunderhållet kan säkras.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

3. Undersökning av olyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet, punkt 5 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om undersökning av olyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T6 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1 och avslår motion

2006/07:T7 av Ronny Olander och Maryam Yazdanfar (båda s) i denna del.

Ställningstagande

I propositionen föreslår regeringen att det ska vara möjligt att en haveriutredning genomförs av utländsk myndighet fast olyckan skett på svenskt territorium. En sådan förändring kräver ett riksdagsbeslut med minst tre fjärdedelars majoritet, vilket även Lagrådet påpekat. Redan det att det krävs ett kvalificerat majoritetsbeslut för att förslaget ska vinna bifall, borde ge en signal om att detta är en extraordinär förändring.

Vänsterpartiet finner det inte rimligt att överlåta en sådan uppgift till annat lands myndighet. Självklart ska det finnas samarbete mellan nationella haverikommissioner, och det ska råda öppenhet och insyn i utredningar som rör olyckor där flera länder på något sätt är berörda. Men ansvaret för att utföra och författa en haverirapport ska ligga på myndigheten i det land där olyckan har inträffat. Ett av syftena med en haverikommission är att lära inför framtiden och därmed undvika att något liknande

inträffar igen. En utländsk myndighet kanske inte alltid har samma perspektiv på vilka erfarenheter som olyckslandets myndighet tycker är viktiga att lyfta fram.

I demokratiska system brukar en princip vara att de folkvalda har rätt att lägga förslag till beslut. I en demokrati finns det därför alltid möjlighet att utkräva ett politiskt ansvar. Folket väljer sina företrädare till riksdagen som i sin tur väljer en regering. Statens verksamhet är i sin tur uppdelad i en rad myndigheter, som har att verka utifrån lagstiftning, förordningar och direktiv som riksdag och regering beslutar. Det betyder att en medborgare alltid kan ställa ett politiskt ansvar på myndigheters beslut. Men vem ställer man till svars om myndighetens juridiska område är i ett annat land? Med anledning av ovanstående anser Vänsterpartiet att förvaltningsuppgift i samband med haveriutredningen som innefattar myndighetsutövning inte bör överlätas till annan stat.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4. Trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster, punkt 6 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T6 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2 och

2006/07:T7 av Ronny Olander och Maryam Yazdanfar (båda s) i denna del.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att i dag har en auktoriserad sökande från en annan stat bara rätt att lasta och lossa gods i Sverige, om svenska transportföretag ges samma rätt i sökandens land. Regeringen vill nu ta bort denna ömsesidighetsklausul med hänvisning till att det alltid är bra med ökad konkurrens. Regeringen gör själv bedömningen att det i och för sig inte skulle strida mot den EG-rättsliga icke-diskrimineringsprincipen att i det här avseendet behålla kravet på ömsesidighet. Regeringen har emellertid en mycket positiv inställning till ökad konkurrens och de effekter denna kan bidra till. Det gäller även för järnvägen.

Vi menar att om man skapar en lagstiftning som ska öka konkurrenskraften för järnvägen, måste ett utländskt tillträde till den svenska marknaden även betyda att de svenska järnvägsoperatörerna får samma chans att

verka i motsvarande länder. Annars har man inte åstadkommit en konkurrensneutral lagstiftning. Vi finner det märkligt om Sverige ska gå i täten för avreglering av den egna marknaden när andra marknader hålls stängda för konkurrens.

Vi vill också framhålla att tendensen på den europeiska järnvägsmarknaden i dag är att de stora järnvägsföretagen blir ännu större på bekostnad av de mindre. Även mot denna bakgrund bör rätten till cabotage fortsatt förenas med en ömsesidighetsprincip. Cabotage bör alltså endast medges i Sverige för dessa företag om motsvarande rätt medges ett svenskt järnvägsföretag i annat EES-land eller Schweiz.

Ett argument som i propositionen framförs emot att tillämpa principen om ömsesidighet är att det går att kringgå en sådan regel genom att skaffa säte i Sverige. Vi anser inte att detta argument är så starkt att det medger att Sverige öppnar för fritt cabotage på järnväg i Sverige. Om en auktoriserad sökande har säte i Sverige underlättas kontrollen av att de lagar och avtal som råder på arbetsmarknaden för järnvägsarbetare efterlevs. Vi menar således att det fortfarande finns ett behov av att skydda svenska företag på järnvägsmarknaden eftersom den ännu inte kan anses utgöra en del av gemenskapens inre marknad.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2006/07:45 Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen:

1. Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor,
2. Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
3. Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),
4. Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

Följdmotioner

2006/07:T6 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att förvaltningsuppgift i samband med haveriutredning som innefattar myndighetsutövning inte bör överlåtas till annan stat.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att den s.k. ömsesidighetsklausulen ska kvarstå i järnvägslagen.

2006/07:T7 av Ronny Olander och Maryam Yazdanfar (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att ge de utredande organen befogenhet att även utreda större driftstörningar samt att behålla ömsesidighetsprincipen i 5 kap. 3 § järnvägslagen.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

2006/07:T211 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att tillåta att lönsamma tågsträckor såsom Uppsala–Stockholm utsätts för konkurrens från andra trafikföretag.

2006/07:T220 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att ta bort monopolregler inom järnvägssektorn.

2006/07:T291 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att SJ ska konkurrensutsättas på tågsträckan mellan Gävle och Uppsala/Stockholm.

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår och integreras med den regionala och interregionala busstrafiken.

2006/07:T303 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att reglera avregleringen inom järnvägstrafiken.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att SJ AB ska ha fortsatt ensamrätt till stomlinjerna, men också en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att utveckla ett helhetsansvar och tydligare krav på samordning för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.

2006/07:T319 av Hillevi Larsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om säkerhetsbälten på tåg.

2006/07:T320 av Cecilia Wikström i Uppsala m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensutsättning av tågtrafiken i Mälardalen.

2006/07:T335 av Camilla Lindberg (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avskaffa monopolet inom järnvägssektorn.

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att säkra underhållet av järnvägen.

2006/07:T367 av Walburga Habsburg Douglas och Peder Wachtmeister (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att undersöka om SJ:s monopolställning på tågsträckorna i Mälardalen kan slopas före 2011.

2006/07:T432 av Lennart Axelsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inventering av förutsättningarna att försörja företag och industriområden med stickspår för järnväg.

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att säkra underhållet av järnvägen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs¹ att 2, 4 och 9 §§ lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

Olyckor skall undersökas enligt denna lag, om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen

1. *luftfartsolyckor*: Olyckor vid användningen av luftfartyg som har medfört att

a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,

b) luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller

c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas,

2. *sjöolyckor*: Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,

b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller

c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spår- vägsdrift som har medfört att

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spår- vägsdrift *orsakade antingen av kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten* som har medfört att

a) *minst en person har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade, eller*

¹ Jfr 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 (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, Celex 32004L0049).

² Senaste lydelse 2006:20.

b) spårfordon, spåranslaggningar eller egendom som inte transporteras med spårfordonet har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön,

b) spårfordon, spåranslaggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro,

4. andra allvarliga olyckor: Andra olyckor än som avses i 1–3, om de har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.

Tillbud till olyckor som avses i första stycket skall undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranslaggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Olyckor som avses i första stycket 1 och som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte skall ha luftvärdighetsbevis, och olyckor som avses i första stycket 4 samt tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse ur säkerhetssynpunkt.

4 §³

Undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om händelser som har inträffat i Sverige. Om en sådan händelse berör ett utländskt fartyg, får undersökning enligt denna lag dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträttats av Sverige. Om händelsen berör ett luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte skall ha luftvärdighetsbevis, skall en undersökning göras endast om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium händelsen inträffade.

Om en händelse som berör spårfordon i internationell trafik inträffat på eller nära den svenska gränsen, får den myndighet som enligt 5 § ansvarar för undersökningen komma överens med motsvarande myndighet i den andra berörda staten om vilken av dem som skall göra undersökningen eller att de skall göra den tillsammans.

³ Senaste lydelse 2006:20.

9 §

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också *ta med sig och* granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Om utredningen inte kan fullföljas på annat sätt, får den myndighet som gör undersökningen begära att polismyndigheten lämnar den hjälp som behövs vid utredningen. För polismyndighetens utredning gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar.

Den myndighet som gör undersökningen har rätt att få tillträde till platsen för händelsen. Om tillträde vägras, får polismyndigheten lämna den hjälp som behövs.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

2. I fråga om händelser som har inträffat före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

Härigenom föreskrivs att 24 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

24 §²

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon på en spåranläggning och *medför olyckan att flera personer avlider eller blir allvarligt skadade* eller att fordonet, spåranläggningen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, skall den som driver verksamheten rapportera det inträffade. *Han* skall också rapportera, när det funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fordonet, spåranläggningen, trafikledningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon på en spåranläggning och *olyckan medför att minst en person avlider eller minst fem personer blir allvarligt skadade* eller att fordonet, spåranläggningen, egendom som inte transporteras med fordonet *eller miljön* får omfattande skador, skall den som driver verksamheten rapportera det inträffade *till tillsynsmyndigheten*. *Denne* skall också rapportera, när det funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fordonet, spåranläggningen *eller trafikledningen* eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet skall ske också i andra fall än som anges i första stycket.

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av olyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

¹ Lagen omtryckt 1996:736

Senaste lydelse av lagens rubrik 2004:518

² Senaste lydelse 2004:518.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Härigenom föreskrivs att punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

3. Den som vid ikraftträdandet har de tillstånd för att driva järnvägsspåranläggning eller järnvägsspårtrafik som har krävts enligt järnvägssäkerhetslagen får fortsätta driften med stöd av dessa tillstånd till utgången av år 2008.

Föreslagen lydelse

3. Den som vid ikraftträdandet har de tillstånd för att driva järnvägsspåranläggning eller järnvägsspårtrafik som har krävts enligt järnvägssäkerhetslagen får fortsätta driften med stöd av dessa tillstånd till utgången av år 2010.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2004:518.

4 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att 1 kap. 4 och 5 §§, 2 kap. 5–7, 13 och 14 §§, 3 kap. 3, 7–9 §§, 5 kap. 3 och 4 §§, 6 kap. 23–25 §§, 7 kap. 2 §, 8 kap. 5, 8 och 10 §§ och 10 kap. 1 § samt rubrikerna närmast före 3 kap. 7 och 9 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas nio nya paragrafer, 1 kap. 1 a §, 2 kap. 5 a, 13 a och 13 b §§, 3 kap. 10 §, 7 kap. 9 §, 8 kap. 3 a och 3 b §§ och 10 kap. 1 a § samt närmast före 5 kap. 4 § och 7 kap. 9 § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 a §

Bestämmelserna i 4, 6 och 7 kap. gäller inte för verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik.

Bestämmelserna i 6 och 7 kap. gäller inte heller för verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

4 §

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

delsystem: del av järnvägssystem,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon,

¹ Jfr 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 (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, Celex 32004L0049), Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 220, 21.6.2004, s. 40, Celex 32004L0050) samt 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 (EUT L 220, 21.6.2004, s. 58, Celex 32004L0051).

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

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

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,

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

järnvägssystem: järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tåglan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

5 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon och om att vissa spåranläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon, *vilka fordon som är museijärnvägsfordon* och om att vissa spåranläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med det trans-europeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det trans-europeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

2 kap.

5 §

Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

För en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall det finnas en *säkerhetsordning* med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

För infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall det även finnas sådana *övriga säkerhetsbestämmelser* som behövs för att trygga en säker verksamhet.

5 a §

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

6 §

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

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

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

7 §

Bestämmelserna i 8–12 §§ skall tillämpas endast på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Bestämmelserna skall dock även tillämpas på delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Bestämmelserna i 8–12 §§ gäller inte för museijärnvägsfordon eller för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket.

13 §

Delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida inte något annat är särskilt föreskrivet.

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 skall bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas.

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 skall bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas. *De skall inte heller beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon eller järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket.*

13 a §

När ett godkänt delsystem skall moderniseras eller byggas om, skall en beskrivning av det planerade arbetet lämnas in till tillsynsmyndigheten. Om myndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande av myndigheten.

13 b §

Järnvägsfordon skall vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning. Tillsynsmyndigheten skall tilldela fordonet en sådan kod och en sådan beteckning i samband med att det godkänns för ibruktagande enligt 13 § och fordonsinnehavaren skall se till att fordonet märks med dessa. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte har tilldelats en identifikationskod eller innehavarbeteckning, skall fordonsinnehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten.

14 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om

1. säkerhet enligt 1–5 §§,

1. säkerhet enligt 1–5 §§ samt om undantag från dessa bestämmelser för verksamhet vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket,

1 a. säkerhetsrapport enligt 5 a § samt om undantag från denna bestämmelse för verksamhet vid sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,

2. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet skall rapporteras också i andra fall än som anges i 6 § första stycket,

3. krav angående säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet enligt 8 § första stycket,

4. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 8 § andra stycket samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,

5. EG-kontrollförklaring enligt 9 §,

6. EG-försäkring enligt 10 §, och

7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på godkännande.

7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på godkännande, krav på nytt godkännande enligt 13 a § samt om undantag från krav på identifikationskoder och innehavarbeteckningar enligt 13 b §.

Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

3 kap.**3 §**

Säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som

1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1,

Säkerhetsintyg skall, uppdelat i en A-del och en B-del, beviljas järnvägsföretag som

1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 5 § första stycket och i föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1 (A-del),

1 a. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–4 §§ och 5 § andra stycket samt i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1 (ingår i B-del),

2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap., samt

3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I intyget skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet intyget gäller.

2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap. (*ingår i B-del*), samt

3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller (*ingår i B-del*).

A-delen av ett säkerhetsintyg utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om järnvägsföretaget här ansöker om att få utföra samma typ av transporttjänster som prövats i det intyget.

Tillstånd för infrastruktur-förvaltare

Säkerhetstillstånd för infrastruktur-förvaltare

7 §

För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs *tillstånd*. *Tillstånd krävs dock inte för Banverket.*

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

8 §

Tillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

Säkerhetstillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

1. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, samt

2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1.

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

Villkor och omprövning

Villkor, giltighetstid och omprövning

9 §

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller

under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhets-synpunkt. *Tillsynsmyndigheten får även besluta sådana villkor för Banverket som infrastrukturförvaltare och för Rikstrafiken som organisatör av järnvägstrafik.*

under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhets-synpunkt.

Ett tillstånd skall omprövas när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring. Säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 7 § skall dock omprövas minst vart femte år. Tillsynsmyndigheten får under tillståndets giltighetstid ompröva tillståndet eller villkor i det med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Tillståndshavaren är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar i verksamheten som kan föranleda omprövning av tillståndet eller villkoren.

10 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om prövningen av säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 7 § samt om omprövning av tillstånd eller villkor enligt 9 §.

5 kap.

3 §

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. *Ett järnvägsföretag med säte i en annan stat än Sverige får dock befordra gods, som både lastas och lossas inom landet, endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för ett järnvägsföretag med säte i Sverige.*

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät.

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt

att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. *Den som har hemvist eller säte i en annan stat än Sverige har dock denna rätt endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för den som har hemvist eller säte i Sverige.*

att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät.

Undantag för vissa järnvägsnät

4 §

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 3 § gäller inte på *fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda enbart för persontrafik* eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren* för *egen godstrafik*.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 och 3 §§ gäller inte på *lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik* eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *infrastrukturförvaltaren* för *transporter av eget gods*.

6 kap.

23 §

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt *som medger insyn*. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

De tjänster som avses i första stycket är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga installationer, godsterminaler, bränsledepåer samt underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar som inte ingår i järnvägsinfrastrukturen, och

2. rangering och andra tågbildningsmöjligheter, uppställningsmöjligheter, drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, bränsleförsörjning samt växling och andra tjänster som utförs vid de anläggningar som anges i 1 och som är nödvändiga för att utföra trafik.

I det fall en infrastrukturförvaltare inte tillhandahåller en tjänst som avses i andra stycket skall den som tillhandahåller den huvudsakliga infrastrukturen så långt det är möjligt underlätta tillhandahållandet av tjänsten.

24 §

Vad som sägs om skyldigheter för infrastrukturförvaltare i 1 § tredje stycket samt 3, 6, 8–13, 15 och 16 §§ gäller inte förvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en sådan tjänst som avses i 23 §.

Tillsynsmyndigheten får besluta att även andra infrastrukturförvaltare får undantas från de skyldigheter som avses i första stycket om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras.

25 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarandet vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, däribland fastställande av tågplan,

samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarandet vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§ (däribland fastställande av tågplan), förfarandet för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §, krav för att kunna medges undantag enligt 24 § andra stycket samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

7 kap.**2 §**

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. För infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. För infrastruktur som ingår i terminaler som inte ägs och

skall dock avgift fastställas enligt 8 §. *förvaltas av staten* skall dock avgift fastställas enligt 8 §.

Avgift för museitrafik

9 §

En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen enligt 2 § av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

8 kap.

3 a §

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag skall på begäran av tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som myndigheten behöver för att förse Europeiska gemenskapernas kommission och Europeiska järnvägsbyrån (ERA) med underlag i deras regelutvecklingsarbete.

3 b §

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

5 §

Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, eller
3. tillståndshavaren *under minst sex månader inte använder tillståndet.* 3. tillståndshavaren *under minst sex månader inte använder en licens enligt 3 kap. 2 § eller under minst ett år inte använder ett annat tillstånd enligt 3 kap.*

8 §

Tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag skall

till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådana register.

10 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om register enligt 8 § och de föreskrifter som behövs för prövning av tvister.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om *vilka uppgifter som skall lämnas enligt 3 a § och 8 § andra stycket* och om register enligt 8 § *första stycket* samt de föreskrifter som behövs för prövning av tvister. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som skall lämnas enligt 3 b §.*

10 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §, *eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på säkerhetsordning,*

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §,

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av 3 kap. 9 §, eller

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 §.

Den som inte har följt ett föreläggande vid vite eller som överträtt ett vitesförbud skall inte dömas till ansvar enligt denna lag för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet.

1 a §

Till böter döms den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.
 2. Banverket får till utgången av juni 2008 bedriva verksamhet som infrastrukturförvaltare utan tillstånd enligt 3 kap. 7 §.
 3. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § eller ett tillstånd enligt 3 kap. 7 § får fortsätta driften med stöd av dessa till utgången av år 2010.
 4. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när järnvägsfordon som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § senast skall vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning enligt 2 kap. 13 b §.
 5. Vid prövning av mål eller ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter.