

Innehåll

Förkortningar.....	9
1 Sammanfattning	11
2 Författningsförslag	17
2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor	17
2.2 Förslag till lag om ändring i lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (1990:1157)	21
2.3 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	29
3 Inledning	45
3.1 Det andra järnvägspaketet	45
3.2 Erfarenheterna av järnvägslagen.....	48
4 Driftskompatibilitet	49
4.1 Driftskompatibilitetsdirektivens bestämmelser.....	50
4.1.1 Väsentliga krav och TSD.....	51
4.1.2 Hur utarbetas och antas en TSD?.....	53
4.1.3 Kontrollen av efterlevnad.....	55

4.2	Behovet av genomförandeåtgärder till följd av bestämmelserna i direktiv 2004/51/EG	59
4.2.1	Tillämpningsområde, definitioner och väsentliga krav	59
4.2.1.1	Behovet av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna av bestämmelser om tillämpningsområde och begreppsapparat i direktiv 96/48/EG.....	60
4.2.1.2	Behovet av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna av tillämpningsområde och begreppsapparat i direktiv 2001/16/EG	62
4.2.2	TSD-utvecklingsprocessen.....	67
4.2.2.1	Behov av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna i direktiv 96/48/EG.....	68
4.2.2.2	Behov av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna i direktiv 2001/16/EG samt artikel 3 i direktiv 2004/50/EG.....	75
4.2.3	Medlemsstaternas ansvar för kontrollen av efterlevnad	80
4.2.3.1	Behov av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna i direktiv 96/48/EG.....	80
4.2.3.2	Behov av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna i direktiv 2001/16/EG.....	95
5	Järnvägssäkerhetsdirektivet	101
5.1	Bakgrund.....	101
5.2	Syfte	102
5.3	Tillämpningsområdet	104
5.4	Utveckling och hantering av säkerhet.....	105
5.4.1	Gemensamma säkerhetsindikatorer.....	106
5.4.2	Gemensamma säkerhetsmetoder	107
5.4.3	Gemensamma säkerhetsmål	108
5.4.4	Nationella säkerhetsbestämmelser.....	110

5.5	Säkerhetsstyrningssystem.....	112
5.6	Säkerhetsrapport	115
5.7	Tillstånd	115
5.7.1	Säkerhetsintyg.....	115
5.7.2	Tillståndsmyndighetens prövning	118
5.7.3	Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare	119
5.7.4	Villkor, giltighetstid och omprövning.....	121
5.8	Tillgång till utbildning.....	123
5.9	Ibruktage av redan godkänd rullande materiel.....	125
5.10	Säkerhetsmyndighet.....	127
5.10.1	Årsrapport.....	128
6	Undersökning av järnvägsolyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet.....	129
6.1	Inledning.....	129
6.2	Tillämpningsområde	130
6.3	Oberoende organ för utredning av järnvägsolyckor.....	130
6.4	Järnvägsstyrelsens roll i olycksutredningar	131
6.5	Delegering av ansvar för olycksutredning.....	133
6.6	Olyckor och tillbud som skall utredas.....	133
6.7	Det utredande organets befogenheter	137
6.8	Insyn och medverkan i undersökningen	138
6.9	Samarbete med utländska utredande organ m.m.	140
6.10	Rapporter och säkerhetsrekommendationer.....	142

7	Infrastrukturförvaltares skyldigheter, trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster.....	147
7.1	Direktiv 2004/51/EG.....	147
7.1.1	Hur ändras direktiv 91/440/EEG?	148
7.1.1.1	Järnvägssäkerhet.....	148
7.1.1.2	Infrastrukturtillträde och cabotagerätt.....	149
7.1.1.3	Tjänster.....	150
7.1.1.4	Kommissionens uppföljnings- och utvärderingsuppgifter	152
7.2	Andra behov av ändringar i järnvägslagen	152
7.2.1	Infrastrukturförvaltares skyldigheter	153
7.2.1.1	Lågtrafikerade nät som inte är fristående	154
7.2.1.2	Fristående järnvagnät.....	157
7.2.2	Avgifter för användning av terminalspår.....	161
7.2.2.1	Avgifter för veteranåtgångstrafik	162
8	Effektbedömningar	165
8.1	Ekonomiska konsekvenser	166
8.2	Konsekvenser för små företag.....	167
8.3	Miljökonsekvenser	168
8.4	Jämställdhetskonsekvenser.....	169
9	Författningskommentar	171
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor	171
9.2	Förslag till lag om ändring i lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (1990:1157).....	174
9.3	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	177

Bilaga 1.. Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG	191
Bilaga 2.. Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG	215
Bilaga 3.. Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG	233

Förkortningar

COTIF	Fördraget om internationell järnvägstrafik
DKS-kommittén	Driftskompatibilitets- och säkerhetskommittén
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskapen
ERA	Europeiska järnvägsbyrån
EU	Europeiska unionen
SOU	Statens offentliga utredningar
TSD	Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

1 Sammanfattning

Det andra järnvägspaketet från EU består av fyra rättsakter, tre direktiv och en förordning. I promemorian, som har utarbetats inom Näringsdepartementet, ges förslag på hur de tre direktiven skall genomföras i svensk rätt. Förordningen, som handlar om inrättandet av europeisk järnvägsmyndighet (ERA), kräver inga särskilda genomförandeåtgärder. Därutöver har Järnvägsstyrelsen påpekat vissa problem vid tillämpningen av den nya järnvägslagen (2004:519), vilket föranlett förslag till regeländringar. Det rör i första hand administrativa lättnader för vissa mindre infrastrukturförvaltare.

Järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG

I dag är säkerheten på järnvägen i allt väsentligt reglerad i nationella bestämmelser. Sedan början av 1990-talet pågår en utveckling mot att öppna transportmarkanden på järnväg för internationell trafik. Det har hittills i huvudsak gällt godstrafik, men nyligen kom EU:s transportministrar överens om att även öppna marknaden för internationell persontrafik från år 2010. För att den ökande internationella trafiken inte skall leda till att säkerheten på järnvägen försämras och för att utländska järnvägsföretag inte skall diskrimineras, har det ansetts betydelsefullt att det sker en harmonisering av säkerhetsbestämmelser och rutiner för olycksutredningar.

I promemorian föreslås att regeringen i takt med att EG-kommissionen antar gemensamma *säkerhetsmål* och *säkerhets-*

metoder skall tillse att det införs nationella bestämmelser som överensstämmer med dessa. I de fall bestämmelserna kan införas på föreskriftsnivå, ansvarar Järnvägsstyrelsen för införandet. Det bör dock ske en dialog mellan Järnvägsstyrelsen och ansvarigt departement om vilken föreskriftsnivå som krävs i det enskilda fallet. I promemorian framhålls även betydelsen av att det utvecklas strategier för att påverka det europeiska regelutvecklingsarbetet i önskvärd riktning.

I direktivet finns också materiella bestämmelser som riktar sig till de enskilda verksamhetsutövarna. I promemorian föreslås med anledning härav vissa ändringar i järnvägslagen (2004:519), t.ex. att nuvarande säkerhetsordning skall ersättas av ett *säkerhetsstyrningssystem* och kompletteras med det innehåll som framgår av direktivet. Både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall årligen upprätta en *säkerhetsrapport* som skall ges in till Järnvägsstyrelsen. När det gäller tillstånd skall *säkerhetsintyget*, som i dag måste sökas på nytt i varje land där ett järnvägsföretag avser att utföra järnvägstrafik, till viss del och under vissa förutsättningar bli giltigt inom hela EES och i Schweiz. Vidare skall tillstånd för infrastrukturförvaltare byta namn till *säkerhetstillstånd* för att överensstämma med direktivets terminologi. Dessutom föreslås att Banverket, till skillnad från vad som hittills gällt, skall omfattas av tillståndskravet. Möjligheten att meddela särskilda säkerhetsvillkor för Banverket tas därför bort. Även motsvarande möjlighet för Rikstrafikens verksamhet tas bort. Det senare med anledning av direktivets krav på att säkerhetsansvaret för järnvägssystemet skall åvila järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, och alltså inte organisatörer av trafik. Vidare införs krav på att *säkerhetsintyg* och *säkerhetstillstånd* skall förnyas vart femte år eller när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring. Tillsynsmyndigheten skall också kunna begära omprövning av sådana tillstånd under dess giltighetstid med anledning av väsentliga förändringar i säkerhetslagstiftning. Enligt dagens regler får tillsynsmyndigheten *återkalla* ett *tillstånd* om innehavaren inte utnyttjat tillståndet inom sex månader efter

dess utfärdande. Denna tid föreslås förlängd till ett år för alla tillstånd utom licenser.

I direktivet anges också att medlemsländerna skall se till så att det finns tillgång till sådan utbildning för lokförare och annan ombordpersonal som krävs för att ett järnvägsföretag från ett annat land som omfattas av direktivets bestämmelser skall få tillstånd att utföra trafik här i landet, säkerhetsintyg. Det ställs också krav på tillgång till utbildning för infrastrukturförvaltare. I promemorian konstateras att sådan utbildning redan tillhandahålls och står öppen för alla, även för anställda vid utländska järnvägsföretag. Järnvägsstyrelsen bör dock ges i uppdrag att bevaka att sådan utbildning även fortsättningsvis finns och att underrätta ansvarigt departement om det finns anledning att öka de statliga insatserna på området.

Ett *godkännande av ibruktagande av järnvägsfordon* som redan har godkänts i en annan medlemsstat och som, i vart fall inte helt, omfattas av de väsentliga kraven och TSD skall enligt ett visst förfarande kunna godkännas för ibruktagande även här i landet. Sådana ibruktagandegodkännanden skall få förenas med villkor. I promemorian föreslås att möjligheten att meddela villkor skall gälla samtliga *ibruktagandegodkännanden* av delsystem som inte omfattas av de väsentliga kraven på driftskompatibilitet.

Medlemsstaterna skall också inrätta ett *oberoende utredningsorgan för undersökning av järnvägsolyckor och tillbud*. Statens haverikommission utgör ett sådant oberoende utredningsorgan och utför redan i dag undersökning av järnvägsolyckor. Direktivets regler har dock föranlett förslag till vissa ändringar i de regelverk som styr Haverikommissionens verksamhet, lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Det gäller framför allt Haverikommissionens förhållande till Järnvägsstyrelsen. I direktivet uppställs krav på att utredningsorganet skall var helt oberoende av säkerhetsmyndigheten. Enligt dagens regelverk skall Järnvägsstyrelsen, i likhet med övriga tillsynsmyndigheter inom sina respektive områden, ställa sina anställda till Haverikommissionens förfogande. Denna skyldighet bör tas bort när

det gäller undersökning av järnvägsolyckor. Järnvägsstyrelsen bör inte heller, som i dag, ha i uppgift att utföra undersökningar av mindre allvarliga olyckor, ”händelser vars undersökning är påkallad ur säkerhetssynpunkt”, eftersom även sådana händelser faller under direktivets reglering och därmed under det oberoende utredningsorganets primära ansvarsområde. Vidare föreslås en ändring i definitionen av vad som skall anses utgöra en så *allvarlig järnvägsolycka* att den skall vara föremål för Haverikommissionens obligatoriska undersökning. I dagens reglering anges att flera människor skall ha avlidit eller blivit allvarligt skadade. Fortsättningsvis skall gälla att minst en person skall ha avlidit eller minst fem personer blivit allvarligt skadade. Avslutningsvis föreslås vissa mindre förändringar i förfaranderegler.

Direktiv 2004/50/EG

Direktiv 2004/50/EG är ett ändringsdirektiv och innehåller bestämmelser om ändringar i direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten för höghastighetståg och i direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten för konventionella tåg.

Direktivet syftar till att anpassa EG-rättens bestämmelser om driftskompatibilitet till inrättandet av en europeisk järnvägsmyndighet (ERA), att anpassa regelverket utifrån de erfarenheter som vunnits genom tillämpningen av direktiven samt att utvidga det geografiska tillämpningsområdet för bestämmelserna i direktiv 2001/16/EG. I likhet med vad som gäller för utvecklingen av gemensamma säkerhetsregler, framhålls i promemorian betydelsen av att det utvecklas en svensk strategi för att påverka det europeiska arbetet med att utveckla TSD:er.

I promemorian föreslås att järnvägsverksamhet vid *fristående järnvägsnät* för dels *stads- och förortstjänster*, dels *museitrafik* som i dag omfattas av järnvägslagens bestämmelser skall regleras i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, som bör byta namn till lag om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar. Till följd av lagens ändrade tillämpningsområde

skall även ordnings- och straffbestämmelser för järnväg återinföras i lagen.

Museitrafik som utförs på det *allmänna järnvägnätet* skall även fortsättningsvis omfattas av järnvägslagens regler. Även sådana museijärnvägsfordon föreslås dock *undantas* från kravet på att överensstämma med *driftskompatibilitetskraven*, även om de byggs om eller moderniseras. Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreslås få meddela föreskrifter om vilka fordon som skall anses utgöra museijärnvägsfordon och därmed omfattas av undantagsbestämmelsen. Tillsynsmyndigheten föreslås också få fatta beslut om vilka nät som skall omfattas av lagen om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar, vilket i första hand blir en fråga om nätet kan anses fristående från det allmänna järnvägsnätet.

I promemorian föreslås vidare att det skall införas ett krav på *nytt ibruktagandegodkännande* av delsystem som moderniseras eller byggs om. Tillsynsmyndigheten skall avgöra om moderniseringen eller ombyggnationen är så omfattande att ett nytt godkännande skall krävas. Innehavaren av delsystemet ges en skyldighet att anmäla planerade arbeten till myndigheten.

Vidare föreslås en skyldighet för den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen att ge in sådana uppgifter till tillsynsmyndigheten som behövs för att denna skall kunna föra de register som åläggs i direktiven. Avslutningsvis åläggs verksamhetsutövare en skyldighet att till tillsynsmyndigheten, eller annan myndighet regeringen bestämmer, ge in underlag rörande sin egen verksamhet som krävs för att myndigheterna i sin tur skall kunna göra *kostnads- och nyttoanalyser* utifrån förhållandena på den svenska marknaden rörande de förslag på exempelvis säkerhetsmetoder och TSD:er som lämnas av ERA.

Direktiv 2004/51/EG m.m.

Direktivet utgör en ändring av direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. I direktivet ställs krav på att licensierade järnvägsföretag skall ges rätt att bedriva godstrafik

med cabotage, dvs. att både lasta och lossa gods inom landet, på hela det svenska järnvägsnätet från den 1 januari 2007. I dag finns en reciprocitetsklausul som innebär att endast järnvägsföretag från länder som medger svenska järnvägsföretag rätt att bedriva cabotage, har rätt att utföra cabotage i Sverige. Den reciprocitetsklausulen föreslås nu tas bort. Härutöver föreslås att den som tillhandahåller tjänster som behövs för att kunna utföra järnvägstrafik, som exempelvis stationstjänster, lastning och lossning, öppet skall redovisa villkoren för att få nyttja dessa tjänster.

Järnvägsstyrelsen har påpekat att det med nuvarande regelverk ställs onödigt betungande administrativa krav på vissa små infrastrukturförvaltare. Med anledning härav föreslås en regel som innebär att tillsynsmyndigheten, om det finns särskilda skäl, skall ges möjlighet att undanta mindre infrastrukturförvaltare från vissa av de skyldigheterna som åligger förvaltare enligt 6 kap. järnvägslagen. När det gäller uttag av avgifter föreslås också att nyttjande av infrastruktur på terminalområden och rangerbangårdar skall prissättas enligt samma principer som övrig infrastruktur. Den undantagsbestämmelse som i dag finns i 7 kap. järnvägslagen bör därför tas bort. Avslutningsvis föreslås att infrastrukturförvaltare, som enligt huvudregeln är skyldiga att ta ut avgifter för dem som nyttjar deras järnvägsnät, skall ha rätt att undanta museijärnvägstrafik som bedrivs på ideell grund från denna avgiftsskyldighet.

2 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs att 2, 4, 7 och 9 §§ lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

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

1. *luftfartsolyckor*: Olyckor vid användning 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 har inte 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 spårvägsdrift som har medfört att

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

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

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 spår-
anläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Olyckor som avses i första stycket 4 och tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse ur säkerhetssynpunkt.

4 §

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 internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

För undersökning enligt denna lag av järnvägsolyckor och tillbud till sådana olyckor vid internationell trafik gäller, utöver vad som anges i första stycket första meningen, de särskilda bestämmelser som följer av Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen om vilken av staternas utredande myndighet som skall utföra eller delta i undersökningen. Den myndighet som ansvarar för undersökningen får därvid besluta att en utländsk myndighet får utföra eller delta i en undersökning i Sverige eller, om erbjudande härom lämnas, att utföra eller delta i en undersökning utomlands.

7 §

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag skall, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av händelsen och ge dem tillfälle att yttra sig. Dessa har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen.

Vid tillämpning av första stycket skall dock alltid iakttas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar

Vid tillämpning av första stycket skall dock alltid iakttas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar

som finns i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

som finns i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige *och i bestämmelser som följer av Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen.*

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 *föra 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 juli 2006.

2. För undersökningar som har inletts före lagens ikraftträdande gäller äldre bestämmelser.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

dels att rubriken till lagen samt 1, 1 a, 3, 24, 30 och 33 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas nya bestämmelser, 25, 25 a, 26–28, 32 och 33 a §§ samt närmast före 25 § ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

Lag om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar

Denna lag gäller säkerheten vid tunnelbana och spårväg.

1 §

Denna lag gäller säkerheten vid

1. tunnelbana och spårväg,
2. *fristående järnvägsnät enbart avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik, samt*
3. *fristående järnvägsnät för museitrafik.*

Tillsynsmyndigheten bestämmer om en spåranläggning är *tunnelbana eller spårväg*.

1 a §

Tillsynsmyndigheten bestämmer om en spåranläggning är *tunnelbana, spårväg eller sådan järnväg* som omfattas av denna lag.

3 §

Tunnelbane- och spårvägsverksamhet består av drift av spåranläggningar (spårinnehav) och drift av spårtrafik (trafikutövning). I driften av spåranläggningar ingår trafikledning. Trafikledning är dock en särskild verksamhetsgren, om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvar till någon annan (särskild trafikledningsverksamhet).

Verksamhet enligt denna lag består av drift av spåranläggningar (spårinnehav) och drift av spårtrafik (trafikutövning). I driften av spåranläggningar ingår trafikledning. Trafikledning är dock en särskild verksamhetsgren, om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvaret härför till någon annan (särskild trafikledningsverksamhet).

24 §

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

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon på en spåranläggning och medför olyckan att *minst en person avlider eller minst fem personer 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

26 §

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område och dess färdmedel avlägsna den som överträder förbudet i 25 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsna den som överträder förbudet i 25 a §.

27 §

För att verkställa en åtgärd enligt 26 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Befattningshavaren bör i första hand försöka tala personen till

rätta genom upplysningar och anmaningar.

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

28 §

Föreskrifter om undersökning av resgodskollin, omhändertagande av handresgods samt avlägsnande, oskadliggörande och förstörelse av resgodskolli eller handresgods samt av visst farligt gods finns i 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192).

30 §

Den som för ett maskin-drivet spårfordon på tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som för ett maskin-drivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

Är ett brott som avses i första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

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

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

Den som utan att föra ett fordon som avses i första stycket vid tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

I fråga om den som för spårvagn finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Den som utan att föra ett fordon som avses i första stycket vid *järnväg eller tunnelbana* fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

32 §

Den som bryter mot förbudet i 25 § skall dömas till penningböter.

33 §

Till ansvar enligt 29 eller 31 § skall inte dömas i ringa fall.

Till ansvar enligt 29 eller 31 § skall inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

Till ansvar enligt 29, 31 eller 32 § skall inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken. *Till ansvar enligt 32 § skall inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.*

33 a §

I fråga om beslag om förverkande av alkoholdrycker hos

den som förtär sådana drycker i strid med 25 a § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.
 2. Vid prövningen av mål och ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.
 3. Äldre bestämmelser i 30–33 a §§ gäller fortfarande i fråga om gärningar som har begåtts före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att 1 kap. 1 och 5 §§, 2 kap. 5–7 och 13–14 §§, 3 kap. 3 och 7–9 §§, 5 kap. 3 §, 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 nya bestämmelser, 2 kap. 5 a, 13 a – 13 b §§, 3 kap. 10 §, 7 kap. 9 §, samt närmast före 7 kap. 9 § ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. 1§

Denna lag gäller järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande och organisation av järnvägstrafik.

Lagen gäller inte för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Lagen gäller inte för

1. tunnelbana *och spårväg*,
2. *fristående järnvägsnät enbart avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik, samt*
3. *fristående järnvägsnät för museitrafik.*

Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana, spårväg *och vissa järnvägar.*

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 meddelats med stöd av lagen förstås med det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

2 kap.

5 §

För en infrastrukturförvaltarens 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.

Infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av *ett säkerhetsstyrningssystem*. *Säkerhetsstyrningssystemet utgör den organisation som införts och de åtgärder som vidtagits för att trygga en säker verksamhet.*

Säkerhetsstyrningssystemet skall innehålla sådana säkerhetsbestämmelser för verksamheten som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

5 a §

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall senast den 30 juni varje år 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 att minst fem personer 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 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 §§ skall inte tillämpas på museijärnvägsfordon.

13 §

Delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida inte något annat är 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. *Bestämmelserna skall inte heller beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon.*

Tillsynsmyndigheten får förena ett godkännande enligt andra stycket med villkor.

13 a §

När ett delsystem som avses i 7 § första stycket och som redan har godkänts för ibruktagande moderniseras eller byggas om, avgör tillsynsmyndigheten om förändringen är så omfattande

att det skall krävas ett nytt ibruktagandegodkännande.

Innehavaren av delsystemet är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar som avses i första stycket och att ge in en beskrivning av det planerade arbetet.

13 b §

Varje järnvägsfordon skall vara märkt med en identifikationskod utfärdad av tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten skall förse fordonet med en sådan kod i samband med att det godkänns för ibruktagande enligt 13 §. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte är försedda med en kod enligt första stycket, skall fordonsinnehavaren ansöka särskilt om en kod hos tillsynsmyndigheten.

Innehavaren av järnvägsfordonet skall tillse att koden anbringas på järnvägsfordonet i enlighet med tillsynsmyndighetens anvisningar.

14 §

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

1. säkerhet enligt 1–5 §§, 1. säkerhet enligt 1–5 § och säkerhetsrapporter enligt 5 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-försäkran 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, *om krav på nytt godkännande enligt 13 a §, och om identifikationskoder 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,

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.

Ett säkerhetsintyg utfärdat i annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige i den utsträckning kraven i första

stycket är uppfyllda. Om kraven inte fullt ut är uppfyllda, krävs en komplettering av intyget med sådana särskilda villkor som krävs för säker trafik på det svenska järnvägsnätet (B-del).

Tillstånd för infrastrukturförvaltare *Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare*

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

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.

Säkerhetstillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

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

Villkor och omprövning*Villkor, giltighetstid och omprövning***9 §**

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 säkerhetssynpunkt. Tillsynsmyndigheten får även besluta sådana villkor för Banverket som infrastrukturförvaltare och Rikstrafiken som organisatör av järnvägs trafik.

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att tillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Tillståndet skall förnyas vart femte år eller när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring.

Tillsynsmyndigheten får under tillståndets giltighetstid begära omprövning av tillståndet med anledning av väsentliga förändringar i säkerhetslagstiftning.

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 och utformningen av säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 8 §.

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*

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 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.

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. *Villkoren för att nyttja tjänsten skall redovisas öppet.* 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 de 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 finns särskilda skäl.

25 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genom-

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitets-

förande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarande vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, däribland fastställande av tågplan, samt skyldighet för infrastrukturförvaltaren att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

analys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarande vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, däribland fastställande av tågplan, *redovisning av villkor för tjänstetillhållande enligt 23 §, undantag från skyldigheter enligt 24 §* 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 uppstått som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. *För infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar skall dock avgift fastställas enligt 8 §.*

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställs till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§.

*Avgift för museitrafik***9 §**

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

Polis- och tullmyndigheter skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Därvid gäller bestämmelserna i utsköningsbalken om sådan verkställighet som avses i 16 kap. 10 § den balken.

8 kap.**3 a §**

Den som bedriver verksamhet enligt denna lag skall på begäran av tillsynsmyndigheten, eller annan myndighet regeringen bestämmer, lämna underlag rörande sin verksamhet som krävs för att Sverige skall kunna lämna sådant beslutsunderlag till Europeiska gemenskapernas kommission som krävs för det regelutvecklingsarbete på järnvägsområdet som pågår inom den Europeiska unionen.

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 lagens bestämmelser 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 *uppgifter som skall lämnas enligt 3 a §*, register enligt 8 § och de föreskrifter som behövs för prövning av tvister.

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 material som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §, eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på *säkerhetsordning*,

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 material 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.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

2. Banverket får till utgången av år 2007 bedriva verksamhet som infrastrukturförvaltare utan sådant tillstånd som föreskrivs i 3 kap. 7 §.

3. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela föreskrifter om när järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare senast skall ha upprättat ett säkerhetsstyrningssystemen enligt 2 kap. 5 § samt när en säkerhetsrapport enligt 2 kap. 5 a § senast skall ges in till myndigheten.

4. Regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när bestämmelsen i 2 kap. 13 b § om att järnvägsfordon skall vara försedda med en identifikationskod skall börja tillämpas och när ett järnvägsfordon som redan har godkänts för ibruktagande senast skall vara försett med en sådan identifikationskod.

5. Vid prövning av mål eller ärenden som har anhänggjorts före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

3 Inledning

I denna promemoria föreslås hur det s.k. andra järnvägspaketet skall genomföras. I samband därmed behandlas även ett antal förslag till ändring av järnvägslagen (2004:519), som har sin grund i de tillämpningserfarenheter som vunnits under det dryga år lagen varit i kraft.

3.1 Det andra järnvägspaketet

Det andra järnvägspaketet presenterades i januari 2002. Under de följande två åren behandlades det i rådet och parlamentet och antogs slutligen i april 2004. Paketet består av:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG 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 (järnvägs-säkerhetsdirektivet),
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG 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,

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar,
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 881/2004 om inrättande av en europeiska järnvägsbyrå och
- en rekommendation från kommissionen till rådet om att detta skall bemyndiga kommissionen att förhandla om villkoren för gemenskapens anslutning till COTIF.

Syftet bakom det andra järnvägspaketet är att slutföra uppbyggnaden av ett juridiskt och tekniskt integrerat järnvägsområde, som kan bidra till att öka järnvägens konkurrenskraft. Arbetet med att bygga upp ett sådant område startade tidigt på 1990-talet. Detta arbete kom dock igång på allvar först med det s.k. första järnvägspaketet, som antogs 2002. Det första järnvägspaketets rättsakter innehåller bestämmelser om en grundläggande ansvarsfördelning inom järnvägssystemet samt om väsentliga krav på utformning och handhavande av järnvägsmateriel i form av komponenter och delsystem. Det första järnvägspaketets rättsakter innehåller också bestämmelser om bl.a. kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, tillhandahållande av tjänster som är viktiga för järnvägstrafik samt om trafikeringsrätter för järnvägsföretag. De senare bestämmelserna bygger på grundtanken att de europeiska järnvägsföretagen så småningom skall kunna använda europeisk järnvägsinfrastruktur inom hela EES-området samt i Schweiz för tillhandahållande av järnvägstransporter.

Det andra järnvägspaketets rättsakter bygger nu vidare på denna grund genom att:

1. inrätta ett gemensamt system för reglering av järnvägs-säkerhet,
2. vidareutveckla systemet för reglering av järnvägens tekniska utformning,
3. inrätta en rådgivande funktion - den europeiska järnvägsbyrån – som kan driva på utvecklingen inom

- områdena för säkerhets- och teknisk reglering av järnvägssystemet,
4. vidga järnvägsföretagens rätt att på icke-diskriminerande villkor trafikera järnvägsinfrastruktur inom EES-området och i Schweiz i syfte att tillhandahålla godstransporter samt
 5. öka möjligheterna att reglera olika villkor som är viktiga för bedrivande av internationella järnvägstransporter genom att gemenskapen tillträder COTIF (Fördraget om internationella järnvägstransporter).

I kapitel 4 i denna promemoria behandlas frågor enligt punkt 1 ovan med utgångspunkt i vad som behöver göras för att Sverige skall uppfylla sina skyldigheter enligt bestämmelserna i direktiv 2004/50/EG. Åtgärder för att genomföra järnvägssäkerhetsdirektivets bestämmelser behandlas i kapitel 5 och 6. I kapitel 7 behandlas slutligen frågan om vad som behöver göras för att Sverige skall uppfylla sina skyldigheter enligt direktiv 2004/51/EG, d.v.s. utvidgningen av trafikeringsrätten för järnvägsföretag som tillhandahåller godstransporttjänster och skyldigheter för tjänstetillhandahållare att betjäna trafik som utför sådana transporter.

Frågor med anledning av punkt 5 ovan behandlas inte vidare i promemorian. Anledningen är att det är på grundval av bestämmelser i det reviderade fördraget som gemenskapen får rätt att tillträda COTIF. Det reviderade COTIF träder dock ikraft först när ett visst antal stater ratificerat fördraget, vilket ännu inte skett. Frågan om Sveriges ratificering av COTIF och hur bestämmelserna i detta fördrag skall införlivas i svensk rätt har behandlats i Järnvägsutredningens slutbetänkande (SOU 2004:92), som för närvarande är ute på remiss. Frågor med anledning av punkt 3 ovan behandlas i kapitel 4–6. Den europeiska järnvägsbyrån (ERA) verksamhet regleras i förordning (EG) 881/2004. Förordningens bestämmelser är direkt tillämpliga och behöver därför inte i särskild ordning införlivas i svensk rätt. I det följande beskrivs och diskuteras därför ERAs roll och arbete i

samband med behandlingen av järnvägssäkerhetsdirektivet och direktiv 2004/50/EG, som innehåller ändringar av de s.k. driftskompatibilitetsdirektiven (96/48/EG och 2001/16/EG).

3.2 Erfarenheterna av järnvägslagen

I promemorians sjunde kapitel diskuteras ett antal problem med den nuvarande utformningen av framför allt bestämmelserna i sjätte kapitlet i järnvägslagen om infrastrukturförvaltares skyldigheter. Huvudintresset är centrerat till frågan om hur, inom EG-rättens ram, vissa skyldigheter förknippade med tilldelning av infrastrukturkapacitet skall kunna differentieras med avseende på egenskaperna hos förvaltarens järnvägsnät respektive trafiken på detta.

I kapitlet behandlas slutligen också dels frågan om avgifter för användning av terminalinfrastruktur, dels möjlighet för infrastrukturförvaltare att medge avgiftsbefrielse för veteranåtgärk som bedrivs i ideellt syfte.

4 Driftskompatibilitet

Det finns ett starkt samband mellan EG-rättens bestämmelser om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet. Driftskompatibilitetsdirektiven innehåller bestämmelser om vilka krav järnvägsmateriel skall uppfylla. Kraven riktas mot komponenter och strukturellt eller funktionellt definierade delar av järnvägssystemet, t.ex. lok, godsvagnar, spåranläggningar, underhållssystem o.s.v. Kraven är formulerade utifrån ett antal olika perspektiv, bl.a. säkerhet. Dessa delvis säkerhetsbetingade krav måste dock kompletteras med säkerhetsbestämmelser utformade från ett perspektiv som omfattar järnvägssystemet i sin helhet. Det är den senare typen av bestämmelser som järnvägssäkerhetsdirektivets bestämmelser syftar till att harmonisera. Av detta följer att det måste finnas ett nära samband mellan bestämmelser om driftskompatibilitet och bestämmelser om järnvägssäkerhet. Ett viktigt syfte bakom det andra järnvägspaketet är just att säkra detta samband. Som ett led i denna strävan har direktiv 2004/50/EG antagits.

Direktiv 2004/50/EG är ett ändringsdirektiv och innehåller bestämmelser om ändringar av bestämmelser i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG (de s.k. driftskompatibilitetsdirektiven). Direktivet är antaget med stöd av artiklarna 71 och 156 i Fördraget om upprättande av den Europeiska gemenskapen och syftar till att:

- anpassa EG-rättens bestämmelser om driftskompatibilitet till tillskapandet av den Europeiska järnvägsbyrån (ERA),
- dra nytta av hittills vunna erfarenheter av tillämpningen av de bägge driftskompatibilitetsdirektiven,

- utvidga det geografiska tillämpningsområdet för bestämmelserna i direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

I syfte att underlätta för läsaren innehåller nästa punkt en sammanfattande beskrivning av det system för åstadkommande av ökad teknisk enhetlighet inom de transeuropeiska järnvägssystemen som driftskompatibilitetsdirektivens bestämmelser reglerar. Först därefter presenteras bestämmelserna i direktiv 2004/50/EG och de överväganden rörande införlivandeåtgärder dessa ger upphov till.

4.1 Driftskompatibilitetsdirektivens bestämmelser

Det finns två gemensamma huvudsyften bakom direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och direktiv 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. Det andra är att främja tillkomsten av en enhetlig europeisk marknad för järnvägsmateriel och därigenom även förutsättningar för väsentliga kostnadsänkningar för anskaffning av sådan materiel. Utifrån dessa huvudsyften har två mycket likartade regelverk byggts upp. De omfattar bestämmelser som gäller för det transeuropeiska järnvägssystemen för höghastighetståg respektive konventionella tåg.

Utformning och handhavande av järnvägsmateriel på de transeuropeiska järnvägssystemen omfattas av bestämmelser:

1. om väsentliga krav som ny- och ombyggd järnvägsmateriel i form av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter och handhavandet av denna materiel skall uppfylla i respektive transeuropeiskt system,

2. om successivt utarbetande av gemensamma specifikationer på detaljnivå för järnvägsmateriel i respektive system, som anger hur ny- och ombyggda delsystem och driftskompatibilitetskomponenter skall vara tekniskt utformade och handhavda för att uppfylla bestämmelserna om de väsentliga kraven i direktiven (s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller TSD),
3. om vilka aktörer som skall utarbeta och anta TSD samt vilka krav som åvilar dem i TSD-utvecklingsarbetet,
4. om kontroll av de väsentliga kravens efterlevnad.

Direktivens bestämmelser vilar på en ansvarsfördelning mellan gemenskapen och medlemsländerna som innebär att gemenskapen svarar för utarbetande och antagande av TSD och medlemsstaterna för kontroll av efterlevnad av de väsentliga kraven på grundval av TSD.

4.1.1 Väsentliga krav och TSD

Direktivens väsentliga krav gäller för utformning och handhavande av järnvägsmateriel i form av driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som ingår i de bägge transeuropeiska järnvägssystemen.

De transeuropeiska järnvägssystemens geografiska utbredning framgår av ett särskilt beslut (1692/96/EG) om riktlinjer för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet – TEN. Bestämmelserna om järnväg i beslutet anger vilka järnvägslinjer som omfattas. De transeuropeiska järnvägssystemen består av dessa järnvägslinjers infrastruktur och de fordon som används på linjerna ifråga. De väsentliga kraven gäller dock enbart för den järnvägsmateriel som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter den 20 april 2003, vad gäller delsystem och komponenter i det transeuropeiska järnvägssystemet för

konventionella tåg, respektive den 7 april 1999, för delsystem och komponenter i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

För de delar av de europeiska järnvägssystemet som ligger utanför TEN kan medlemsstaterna själva besluta om vilka krav som skall gälla. I Sverige gavs tidigare ägarna av järnvägsanläggningar och rullande materiel rätten att, inom ramen för järnvägs-säkerhetslagens (1990:1157) bestämmelser om järnvägssäkerhet, själv bestämma över kraven på teknisk utformning och handhavande. Denna rätt inskränktes något i och med tillkomsten av lagen om järnvägssystem för höghastighetståg. Från och med den 1 juli 2004 omfattas dock alla svenska järnvägsnät och fordon som trafikerar dessa av järnvägslagens (2004:519) bestämmelser om driftskompatibilitet. För ägare av anläggningar och rullande materiel som inte ingår i TEN finns dock stora möjligheter att begära undantag från tillämpning av TSD vid projektering, ny- och ombyggnation, modernisering, drift och underhåll av järnvägsmateriel.

Hur järnvägssystemet skall indelas i delsystem framgår av bilaga II till respektive direktiv. Varje delsystem skall kunna hänföras till något av de i bilagorna uppräknade s.k. strukturella (t.ex. infrastrukturer och rullande materiel) och funktionella (t.ex. underhåll) områdena. Rent konkret utgör t.ex. därför varje lok, spåranläggning på en viss linjesträckning eller underhållssystem ett delsystem. Driftskompatibilitetskomponenter är komponenter som ingår i delsystem och som är särskilt viktiga för uppfyllande av de väsentliga kraven. De skall därför också uppfylla dessa krav. De väsentliga kraven är ställda utifrån perspektiven säkerhet, miljöskydd, tillförlitlighet och tillgänglighet, teknisk kompatibilitet och hälsa. TSD har funktionen att koppla ihop juridik med järnvägsteknik i syfte att ge tillverkare och köpare en klar uppfattning om hur järnvägsmateriel i form av delsystem som uppfyller de väsentliga kraven, skall konstrueras och handhas.

Hur driftskompatibilitetskomponenter skall vara utformade för att göra detta framgår dock inte direkt av TSD. Det skall

istället framgå av s.k. europeiska specifikationer, som är gemensamma tekniska standarder framtagna inom ramen för de europeiska standardiseringsorganens CEN, CENELEC och ETSI verksamhet. Av TSD kan dock framgå vilka europeiska specifikationer som innehåller anvisningar för driftskompatibilitetskomponenter i det aktuella delsystemet. TSD bör betraktas som en slags mellanstation på resan från juridiken i direktiven till ”ingenjörskonsten” i tekniska standarder. TSD och gemensamma tekniska standarder utpekade i TSD skall ge detaljerade specifikationer eller anvisningar om hur direktivens väsentliga krav skall kunna uppfyllas.

Tanken är att anvisningarna i TSD och de gemensamma tekniska standarder som pekas ut av TSD, i takt med investeringsutvecklingen i järnvägssektorn, successivt skall tillämpas på allt fler delsystem och komponenter och därigenom bidra till att åstadkomma en allt större teknisk enhetlighet i de transeuropeiska järnvägssystemen.

Ett delsystem kan omfattas av anvisningar i en TSD eller av anvisningar i flera olika TSD.

4.1.2 Hur utarbetas och antas en TSD?

Förslag till en TSD skall utarbetas på uppdrag från kommissionen, som också antar eller förkastar förslagen efter hörande av en särskild kommitté – driftskompatibilitets- och säkerhetskommittén som tidigare kallades DKS-kommittén – i vilken medlemsstaterna är företrädade. Kommissionens möjligheter att ge ett uppdrag att utarbeta en viss TSD begränsas emellertid av att en TSD skall innehålla anvisningar och bestämmelser om delsystem som är hänförliga till de strukturella och funktionella områden som anges i bilaga II till respektive direktiv. De bägge driftskompatibilitetsdirektiven innehåller, till viss del skiljaktiga, bestämmelser om hur de transeuropeiska järnvägssystemen är indelade i delsystem.

Förslagen till TSD skall utarbetas av branschexperter. Deras arbete har tills helt nyligen bedrivits inom ramen för det s.k.

gemensamma representativa organet AEIF, som nu är upplöst. AEIF ägdes av företrädare för olika intressenter i järnvägssektorn. AEIFs uppgift har övertagits av ERA, som avser att anlita branschexperter på uppdragsbasis eller genom korttidsanställningar. Europeiska specifikationer skall också utarbetas av branschexperter, men inom ramen för de europeiska standardiseringsorganens arbete.

Driftskompatibilitetsdirektiven innehåller även bestämmelser om hur samspelet mellan den som utarbetar förslag till TSD och kommissionen skall gå till. De innehåller också bestämmelser om samspelet mellan kommissionen och driftskompatibilitets och säkerhetskommittén (DKS-kommittén). Kommissionen får endast besluta att anta ett förslag till TSD om DKS-kommittén tillstyrker detta. I DKS-kommittén har medlemsländerna rösträtt med viktade röstetal. På samma sätt som vid omröstningar i rådet krävs ett visst antal röster för att kommittén skall kunna tillstyrka ett beslutsförslag från kommissionen. Ställer sig DKS-kommittén inte bakom kommissionens förslag till beslut rörande ett förslag till TSD måste kommissionen antingen besluta som kommittén önskar, eller överlämna frågan om antagande till rådet för avgörande.

Som tidigare nämnts kan i TSD anges att vissa europeiska specifikationer skall användas för utformning, handhavande och kontroll av driftskompatibilitetskomponenter. Kommissionen har därför slutit avtal med de europeiska standardiseringsorganen om utarbetande av sådana specifikationer.

Slutligen innehåller driftskompatibilitetsdirektiven bestämmelser om förfaranden vid bedömning av om TSD eller europeiska specifikationer behöver ändras samt för hur ändringsarbetet skall gå till. Även dessa regler rör samspelet mellan den som utarbetar förslag till TSD, kommissionen och DKS-kommittén.

4.1.3 Kontrollen av efterlevnad

Kontrollen av efterlevnad ligger inom medlemsstaternas ansvarsområde och de är skyldiga att se till att driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som uppfyller de väsentliga kraven får bjudas ut till försäljning respektive tas i bruk för användning.

De skall också svara för viss marknads kontroll i syfte att tillse att produkter som inte uppfyller de väsentliga kraven dras tillbaka från marknaden.

Medlemsstaternas kontrollansvar präglas av att de är skyldiga att använda befintliga TSD för att bedöma om järnvägsmateriel utformas och handhas i enlighet med de väsentliga kraven. Kontroll av delsystems och driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med TSD och gemensamma tekniska standarder får dock endast utföras av s.k. anmälda organ respektive tillverkare av driftskompatibilitetskomponenter (egenkontroll). Anmälda organ skall uppfylla vissa krav på oberoende och kompetens i enlighet med EG-harmoniserade bestämmelser. I Sverige skall anmälda organ vara ackrediterade av SWEDAC i enlighet med regler i lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Ett anmält organs kontroll avser normalt delsystems överensstämmelse och lämplighet för användning i förhållande till TSD. Kontrollen kan dock, om detta krävs i TSD, även avse driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och lämplighet för användning i enlighet med en europeisk specifikation. I annat fall är det, i likhet med vad som gäller för vanliga komponenter, tillverkaren själv som, på grundval av särskilt reglerade system för egenkontroll, bedömer driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och lämplighet för användning. Bestämmelser om kontrollförfaranden för tillverkare och anmälda organ återfinns i rådets s.k. modulbeslut av den 22 juli 1993 (93/465/EEG).

Med kontroll av överensstämmelse avses att ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med de anvisningar om utformning och handhavande som återfinns i TSD eller gemensamma tekniska standarder. Med kontroll av lämplighet för användning avses bedömning av om delsystem

eller driftskompatibilitet är lämplig att använda i viss järnvägs-miljö. Med järnvägsmiljö menas de tekniska särdrag som de nationella järnvägssystemen eller delar av dessa uppvisar till följd av t.ex. långvarig tillämpning av nationella bestämmelser om järnvägssäkerhet och företags specifika tekniska normer.

När ett anmält organ funnit att ett delsystem överensstämmer med TSD och är lämpligt för användning i viss järnvägsmiljö får den som anlitat det anmälda organet utfärda en s.k. EG-kontrollförklaring för delsystemet ifråga. En EG-kontrollförklaring skall av medlemsstaterna anses utgöra bevis för att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven. På basis av innehav av en sådan förklaring kan sedan t.ex. ett företag som äger ett fordon kräva att behörig nationell myndighet ger företaget tillåtelse att ta fordonet i bruk. På motsvarande sätt får en tillverkare av en driftskompatibilitetskomponent förse denna med en s.k. EG-försäkran om komponenten ifråga överensstämmer med en av relevant TSD utpekad gemensam teknisk standard. Därmed skall medlemsstaterna betrakta komponenten ifråga som överensstämmande med de väsentliga kraven. Medlemsstaterna svarar för att driftskompatibilitetsdirektivens väsentliga krav är införlivade i nationell rätt. De väsentliga kraven återfinns i bilaga III till respektive driftskompatibilitetsdirektiv. I Sverige införlivas de väsentliga kraven genom 2 kap. 8 § i järnvägslagen (2004:519) och 2 kap. 6 § i järnvägsförordningen (2004:526).

Ett problem med att medlemsstaternas kontrollansvar vilar på en skyldighet att använda befintliga TSD är att hittills antagna TSD inte täcker samtliga väsentliga krav i de bägge driftskompatibilitetsdirektiven.

För att lösa detta dilemma anses medlemsstaterna vara skyldiga att anpassa sina nationella oharmoniserade bestämmelser i syfte att möjliggöra användandet av de TSD som finns och i det skick de befinner sig i. Sammantaget kan då anvisningar i befintliga TSD i kombination med oharmoniserade nationella bestämmelser användas för utforma, handha respektive kontrollera delsystems uppfyllande av direktivens väsentliga krav. Frågan är dock om inte detta förutsätter att de nationella

oharmoniserade bestämmelserna utformas som detaljerade anvisningar om hur delsystem och komponenter skall vara utformade och handhavda för att uppfylla de väsentliga kraven. Brist på detaljerade anvisningar om hur de väsentliga kraven kan uppfyllas kan förväntas försämra förutsättningarna för att få till stånd en effektiv marknad för anmälda organ. Dessa kan inte förväntas att i någon större utsträckning ägna sig åt tolkning av vad juridiska krav på t.ex. en viss säkerhetsnivå för ett delsystem kan tänkas innebära för valet av vilken konstruktionslösning som kan uppfylla kraven ifråga.

Bla. i syfte att hantera denna typ av problem skall anmälda organ under kommissionens ledning utbyta erfarenheter inom ramen för ett särskilt samordningsförfarande. Syftet är bl.a. att underlätta spridning av kompetens rörande kontroll av lämplighet för användning i olika järnvägsmiljöer och för att främja enhetlighet avseende tillämpningen av olika bedömningsmetoder. Inom ramen för samordningen är det också möjligt att beröra hur avsaknad av TSD skall hanteras.

Avsaknad av TSD och brist på specifikationer i nationella bestämmelser om hur de väsentliga kraven kan uppfyllas riskerar att leda till obefintliga marknadsförutsättningar för anmälda organ. Detta riskerar i sin tur att leda till en brist på anmälda organ. Vilket företag vill vara verksamt på en marknad där det är svårt att tjäna pengar. När TSD väl antagits måste det finnas anmälda organ. En EG-kontrollförklaring får ju inte utfärdas om den inte föregåtts av ett anmält organs kontroll av överensstämmelse och lämplighet i förhållande till befintliga TSD. Brist på anmälda organ kan därför leda till att det blir svårt eller omöjligt att ta nya eller ombyggda delsystem i bruk, vilket i sin tur riskerar att försvåra och fördyra investeringar i järnvägsmateriel.

Järnvägsstyrelsen har givits rätt att föreskriva krav angående hälsa, tillförlitlighet, tillgänglighet, miljöskydd och teknisk kompatibilitet som kan tillämpas i avvaktan på att TSD antagits och offentliggjorts. Tillämpningen kan antingen avse anmält organs kontroll av delsystems överensstämmelse och lämplighet

i förhållande till de väsentliga kraven. I avsaknad av TSD och anmälda organ kan tillämpningen istället avse godkännandemyndighetens kontroll av att de väsentliga kraven är uppfyllda i samband med beslut om delsystems godkännande för användning.

Varje nytt eller ändringsförslag avseende de nationella oharmoniserade bestämmelserna måste dock anmälas till kommissionen för granskning. Det överstatligt bedrivna TSD-utvecklingsarbetet har nämligen de existerande nationella regelverken som en viktig utgångspunkt. Detta är av vikt för att bespara medlemsstaternas infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag onödigt höga anpassningskostnader vid framtida investeringar i järnvägsutrustning. Medlemsstaterna har därför förpliktats meddela kommissionen om vilka nationella oharmoniserade bestämmelser som tillämpas och som därför även skall ligga till grund för TSD-utvecklingsarbetet.

I direktiv 2001/16/EG finns också särskilda övergångsbestämmelser, vars innebörd är att kommissionen och DKS-kommittén skall anta ett särskilt referenssystem för användning under den tid TSD inte täcker alla väsentliga krav. Tanken är att detta skall innehålla alla nationella oharmoniserade bestämmelser om utformning och handhavande av järnvägsmateriel som används för att uppfylla de väsentliga kraven. Referenssystemet skall göra det möjligt att se dessa bestämmelser uppdelade på respektive väsentligt krav.

Medlemsstaterna har också möjlighet att, under vissa omständigheter, ta i bruk delsystem i de transeuropeiska järnvägsystemen som inte är utformade eller skall handhas i enlighet med anvisningar i antagna TSD. Även i dessa fall skall kommissionen underrättas. I detta fall om vilka specifikationer som skall användas istället för de som återfinns i antagna relevanta TSD. Det bör också påpekas att det även är brist på europeiska specifikationer. Denna brist kan dock endast undanröjas genom en intensifiering av standardiseringsarbetet eller genom ändringar av bestämmelserna om driftskompatibilitetskomponenter i de bägge driftskompatibilitetsdirektiven.

Slutligen skall sägas att det anmälda organets kontroll skall spänna över projektering och konstruktion av delsystem till användning och vidmakthållande respektive ombyggnad eller modernisering under delsystemens livstid.

4.2 Behovet av genomförandeåtgärder till följd av bestämmelserna i direktiv 2004/51/EG

Direktiv 2004/50/EG innehåller bestämmelser om ändringar i direktiven 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

Flertalet av ändringarna i direktiv 96/48/EG syftar till att införa samma regleringsteknik i detta direktiv som i direktiv 2001/16/EG. De största behoven av genomförandeåtgärder orsakas av de bestämmelser i direktiv 2004/50/EG som utformats i syfte att dra nytta av hittills vunna erfarenheter av tillämpningen av bestämmelserna i direktiv 2001/16/EG. Behoven av genomförandeåtgärder inkluderar såväl vissa ändringar i lag och förordning som i föreskrifter.

I det följande kommer bestämmelserna i direktiv 2004/50/EG samt överväganden om genomförandeåtgärder att behandlas under rubrikerna:

- tillämpningsområde, definitioner och väsentliga krav
- TSD-utvecklingsprocessen
- medlemsstaternas ansvar för kontrollen av efterlevnad

4.2.1 Tillämpningsområde, definitioner och väsentliga krav

I det följande förs diskussionen med utgångspunkt i bestämmelserna i artikel 1, p.1–3 och 19–21 respektive artikel 2, p.1–3, 18 och 19 i direktiv 2004/50/EG.

4.2.1.1 Behovet av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna av bestämmelser om tillämpningsområde och begreppsapparat i direktiv 96/48/EG

Artikel 1, punkt 1 i direktiv 96/48/EG ändras. Syftet bakom ändringarna är framförallt att använda samma regleringsteknik som i direktiv 2001/16/EG. Bestämmelserna ifråga uttrycks nu med terminologi och struktur hämtad från direktiv 2001/16/EG. Det bör observeras att detta medför att det transeuropeiska järnvägsnätet för höghastighetståg i fortsättningen, som en följd av de ändringar av artikel 5 i direktiv 96/48/EG som behandlas under 4.2.2.1, i fortsättningen dels skall definieras med hjälp av bestämmelserna om järnväg i beslutet om TEN, dels med hjälp av bestämmelser i framtida TSD. Denna förändring syftar dock inte till någon förändring av de geografiska och tekniska gränserna för det transeuropeiska järnvägssystemets för höghastighetståg – motivet är enbart regleringstekniskt.

En annan ändring av artikel 1 består i att arbetet med att fastställa de villkor som måste uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall kunna genomföras, numer skall syfta till att åstadkomma en optimal, istället för lägsta, nivå för teknisk harmonisering av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Ändringarna av artikel 1 har också föranlett de ändringar av bilagorna I och II till direktiv 96/48/EG, som artikel 1, p.19 och 20 i direktiv 2004/50/EG behandlar. Dessa bilagor är numer utformade med motsvarande bilagor till direktiv 2001/16/EG som mall. Ändringarna av bilaga II har bl.a. fått till följd att de funktionellt definierade områdena har omdefinierats och blivit färre. Detta är i sin tur en följd av att TSD för de strukturella områdena framledes skall innehålla anvisningar och krav som man ursprungligen hade tänkt att samla i TSD för funktionella områden. Denna ordning tillämpas redan för de TSD som utarbetas på grundval av bestämmelserna i direktiv 2001/16/EG.

Legaldefinitionerna i artikel 2 i direktiv 96/48/EG ändras också. Ett antal legaldefinitioner har lagts till och definitionen gemensamt representativt organ har utmönstrats som en följd av ERAs tillkomst. De definitioner som lagts till är huvudsakligen hämtade från direktiv 2001/16/EG. Begreppen ombyggnad och modernisering har dock fått nya innebörder till följd av praktisk erfarenhet av tillämpningen av direktiv 2001/16/EG.

Slutligen skall sägas att syftet bakom ändringen av bilaga III är okänt. Ändringen består i ett tillägg av ett väsentligt krav på rullande materiel i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, som framförs i tåg.

Överväganden

Ändringarna av direktivets tillämpningsområde och bilagorna I och II bedöms endast påverka JVS föreskriftsarbete och arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter för påverkan på TSD-utvecklingsarbetet. Det senare arbetet kommer att bli allt viktigare, eftersom det är en grundläggande förutsättning för möjligheten att påverka kraven på järnvägsmateriel.

Tillägget av ett nytt väsentligt krav till bilaga III påverkar möjligen Järnvägsstyrelsens föreskriftsarbete, men också ägare och nyttjare av framtida höghastighetsfordon, som skall bekosta färdskrivarna ifråga.

Det nya kravet på att TSD-utvecklingsarbetet bör leda till en optimal, istället för lägsta, nivå för teknisk harmonisering ökar möjligen risken för att framtida förslag till TSD kommer att avvika mer än tidigare förutsett från de tekniska lösningar som i dag präglar den svenska järnvägsmiljön. Om så blir fallet är i dagsläget oklart. Den sannolikt enda verksamma möjligheten att i sådana fall undvika, från svensk synpunkt sett, samhälls-ekonomiskt ineffektiva TSD är att påverka TSD-utvecklingsarbetet. Detta förutsätter att arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter för påverkan av TSD-utvecklingsarbetet bedrivs effektivt. Detta är i huvudsak en fråga för Järnvägsstyrelsen och sektorsmyndigheten Banverket. Ändringarna

av direktivets legaldefinitioner bedöms endast ha betydelse för JVS föreskriftsarbete. I järnvägslagen (2004:512) och järnvägsförordningen (2004:526) förekommer bara ett fåtal legaldefinitioner och ingen av dessa påverkas av ändringarna.

4.2.1.2 Behovet av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna av tillämpningsområde och begreppsapparat i direktiv 2001/16/EG

Artikel 1 i direktiv 2001/16/EG ändras på ett antal punkter. Ett tillägg som innebär ett förtydligande av att villkor för driftskompatibilitet (i form av väsentliga krav) även skall omfatta yrkesmässiga kvalifikationer, hälsa och säkerhet för personal sysselsatt med underhåll görs. Detta ligger i linje med att TSD får omfatta s.k. funktionella delsystem för underhåll, vilket dock inte är någon nyhet. Det har ända sedan direktiv 2001/16/EG trädde ikraft förutsatts att framtida TSD skall innehålla krav eller anvisningar som omfattar personal som är sysselsatt med underhåll av järnvägsmateriel. Det har dock inte förrän nu uttryckligt framgått av bestämmelserna om tillämpningsområde i direktiv 2001/16/EG att de väsentliga kraven även omfattar denna personal.

Bestämmelserna i artikel 1 om det geografiska tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG ändras som tidigare nämnts. Skälet är att direktivets väsentliga krav skall kunna omfatta de infrastrukturer på vilka järnvägsföretag, enligt artikel 10 i direktiv 91/440/EEG i sin lydelse enligt direktiv 2004/51/EG, har tillträdesrättigheter för bedrivande av internationell godstrafik på järnväg.

Syftet bakom direktiv 2001/16/EG skall dock fortfarande vara att fastställa de villkor som måste uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg skall kunna genomföras i gemenskapen. Ett driftskompatibelt transeuropeiskt järnvägssystem för konventionella tåg kommer dock inte att leverera effektivare godstransporter om inte matningen mellan detta och andra järnvägssystem, vid

vilka terminaler och hamnar oftast är belägna, också är effektiv. En effektiv matning kräver god driftskompatibilitet i och mellan de flesta järnvägsnät för konventionella tåg i Europa, vilket är det verkliga skälet bakom utvidgningen av direktivets geografiska tillämpningsområde. Direktivets titel ändras enligt artikel 2 punkt 1 i direktiv 2004/50/EG. Detta är en logisk följd av att det geografiska tillämpningsområdet för de väsentliga kraven i direktiv 2001/16/EG vidgas. Ändringen består i att ordet trans-europeiska stryks ur titeln, som därmed kommer att överensstämma bättre med det nya tillämpningsområdet.

I den nya punkt 3 i artikel 1 anges att de väsentliga kraven inte bör omfatta infrastrukturer och rullande materiel avsedda att användas uteslutande för lokala, historiska eller turiständamål eller sådan infrastruktur vars funktion är fristående från det övriga järnvägssystemet. Snarlika formuleringar om rätt att undanta viss järnvägsmateriel och vissa järnvägsnät från direktivets tillämpningsområde återfinns också i järnvägssäkerhetsdirektivet.

I andra t o m femte styckena i punkt 3 återfinns bestämmelser som riktar sig till ERA, kommissionen och DKS-kommittén. Bestämmelserna rör tekniken för den geografiska utvidgningen av direktivets tillämpningsområde. Det geografiska tillämpningsområdet för direktivets väsentliga krav skall framgå av de TSD som anger hur materiel skall utformas och handhas för att uppfylla kraven ifråga. Dessa TSD skall vara klara senast i januari 2009 och utformade med utgångspunkt i de principer som anges i tredje stycket. Ändringen av bilaga I till direktiv 2001/16/EG sammanhänger med dessa principer för utformning av TSD. Ändringen består i att bilagan försetts med en ny punkt 4 som innehåller krav på genomförandet av kostnads/nyttoanalyser samt möjligheter att dela in infrastruktur och rullande materiel i underkategorier. Det senare underlättar utformandet av bestämmelser i TSD om de väsentliga kravens geografiska tillämpningsområde.

Även bilaga III ändras i syfte att lägga till ett väsentligt krav på rullande materiel som framförs i konventionella tåg på de nät som omfattas av de väsentliga kraven.

Den sista ändringen av artikel 1 i direktiv 2001/16/EG består i att ange att villkoren för järnvägsmateriel i järnvägssystem för konventionella tåg numer skall utarbetas i syfte att åstadkomma en optimal nivå för teknisk harmonisering.

Artikel 2 i direktiv 2001/16/EG ändras också något. Ett antal legaldefinitioner skall utgå respektive ersättas samt läggas till. Syftet bakom dessa ändringar är främst att dra nytta av hittills vunna erfarenheter av tillämpningen av direktiv 2001/16/EG.

Överväganden och förslag

Ändringen av direktivets titel föranleder vissa ändringar i de bestämmelser i järnvägsförordningen och Järnvägsstyrelsens föreskrifter som hänvisar till direktiv 2001/16/EG i sin nuvarande lydelse.

Förtydligandet av att personal sysselsatt med underhåll av järnvägsmateriel omfattas av de väsentliga kraven bedöms inte nödvändiggöra några särskilda genomförandeåtgärder.

Utvidgningen av det geografiska tillämpningsområdet för de väsentliga kraven i direktiv 2001/16/EG bedöms inte i sig föranleda behov av några genomförandeåtgärder. Utvidgningen ifråga får sannolikt ganska små konsekvenser i Sverige. Skälet är att motiven bakom utvidgningen ligger i linje med de överväganden som låg bakom utformningen av järnvägslagens (2004:519) regler om tillämpningsområdet för reglerna om krav på delsystem och komponenter. Konsekvenserna inskränker sig till tillämpningen av reglerna om möjlighet att söka undantag från skyldighet att tillämpa TSD. Möjligheten att ansöka om undantag på grundval av 2 kap. 11 § i järnvägslagen krymper, medan den i motsvarande mån ökar i de fall som nämns i 2 kap. 12 §.

Möjligheten, eller möjligen kravet, att undanta infrastruktur och rullande materiel avsedda att uteslutande användas för lokala, historiska eller turiständamål, eller infrastruktur vars

funktion är funktionellt fristående från det övriga järnvägs-systemet, bör dock utnyttjas.

Förslag: Järnvägsverksamheten vid fristående järnvägsnät som förvaltas av museiföreningar som i ideellt syfte bedriver veteranstågtrafik föreslås bli reglerad på grundval av bestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Rullande materiel som är avsedd att uteslutande användas för historiska ändamål på andra än fristående järnvägsnät föreslås undantas från bestämmelserna i 2 kap. 8 – 12 §§ i järnvägslagen.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreslås få avgöra om fordon är avsedda att användas för uteslutande historiska ändamål.

Det bör av järnvägslagens bestämmelser framgå att infrastruktur och fordon, som är avsedda att uteslutande användas för lokala, historiska eller turiständamål, eller infrastruktur vars funktion är fristående från de järnvägsnät som förvaltas av staten eller från andra järnvägsnät som funktionellt är integrerade med de järnvägsnät som förvaltas av staten, inte omfattas av kraven i 2 kap. 8–12 §§.

Enligt järnvägslagens regelsystem måste i dag innehavare av ovan nämnd typ av infrastruktur eller rullande materiel i varje särskilt fall ansöka om undantag från att tillämpa direktivets väsentliga krav vid varje ny- eller ombyggnation samt modernisering. Något generellt undantag från bestämmelserna i 2 kap. 8–12 §§ finns inte.

Det finns ett antal järnvägsnät som uppfyller kraven på att vara funktionellt fristående från det ”svenska huvudnät”, vars kärna utgörs av järnvägsnät förvaltade av staten, t.ex. Roslagsbanan, Lidingöbanan, Saltsjöbanan samt ett antal mindre nät förvaltade av olika museiföreningar. Som närmare utvecklas i kapitlen 5 och 7 finns det även skäl att undanta dessa järnvägsnät och trafiken på dem från övriga bestämmelser järnvägslagen. En lösning skulle då vara att lagen (1990:1157) om säkerhet vid

tunnelbana och spårväg istället görs tillämplig för förvaltning av och trafik på dessa järnvägsnät. Därmed skulle, i likhet med vad som gällde innan järnvägslagen trädde ikraft, järnvägsverksamheten i och på dessa nät endast bli lagreglerad avseende säkerheten och förhållandet mellan järnvägstransportören och dennes kund. I övrigt skulle denna verksamhet regleras i form av företagsinterna regler eller i avtal. Lösningens förenlighet med EG-rättens övriga rättsakter om järnväg diskuteras närmare i kapitel 5 och 7.

Den här skisserade lösningen kräver dock att lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg ånyo får ny titel. Den kräver också att bestämmelsen om tillämpningsområde ändras samt att de ordningsbestämmelser som gäller för järnvägsverksamhet och som numer återfinns i järnvägslagen, också införs i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Slutligen krävs också att bestämmelserna om tillämpningsområde i 1 kap. 1 § i järnvägslagen ändras.

Förslaget skall inte ses som ett slutligt ställningstagande till järnvägsutredningens förslag att bestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg bör tas in i järnvägslagen. Det är fullt möjligt att vid ett senare datum ta in bestämmelser i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg i järnvägslagen, t.ex. i form av ett särskilt kapitel, vars bestämmelser är tillämpliga för tunnelbana, spårväg och vissa järnvägsnät. Järnvägsutredningens slutbetänkande är för närvarande föremål för remissförfarande.

Rullande materiel som är avsedd att uteslutande användas för lokala, historiska eller turiständamål, men på järnvägsnät som förvaltas av staten måste dock omfattas av järnvägslagen. Järnvägsnäten de trafikerar omfattas ju av järnvägslagens bestämmelser om t.ex. säkerhet.

Även om det inte är lämpligt att undanta dessa fordon från järnvägslagens tillämpningsområde bör de undantas från denna lags bestämmelser i 2 kap. 8–12 §§. Detta kan åstadkommas genom ändringar av 2 kap. 7 och 13 § i järnvägslagen. Effekten av denna ändring blir att utformning och handhavande av fordonen ifråga regleras med utgångspunkt i bestämmelsen i 2 kap. 1 – 5 §§

i järnvägslagen och i övrigt genom villkor i avtal med infrastrukturförvaltaren för de järnvägsnät fordonet skall trafikera. I 2 kap. 5 § bör slutligen även en bestämmelse om att regeringen eller efter regeringens bemyndigande tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är museijärnvägsfordon.

Ändringen av legaldefinitionerna i artikel 2 i direktiv 2001/16/EG bedöms endast påverka Järnvägsstyrelsens föreskriftsarbete.

Tillägget av ett nytt väsentligt krav i bilaga III bedöms påverka Järnvägsstyrelsens föreskriftsarbete och fordonsägarnas kostnader.

4.2.2 TSD-utvecklingsprocessen

Direktiv 2004/50/EG innehåller ett flertal bestämmelser som ändrar förutsättningarna för utarbetandet av TSD. Dessa bestämmelser består av sådana som ställer krav på innehåll i varje TSD och sådana som ställer krav på hur de skall utarbetas. Många av de förstnämnda bestämmelserna syftar till att möjliggöra ett mer flexibelt användande av TSD som regleringsinstrument.

Flera av de bestämmelser som ställer krav på hur TSD skall utarbetas rör ändringar av befogenheter och ansvar för de olika parterna i TSD-utvecklingsprocessen.

Nedan behandlas artikel 1, punkterna 4, 5, 8a, 9, 13, 16, 17, 18 och artikel 2, punkterna 4, 5, 7a, 8, 11, 13, 14, 15, 17, 21 samt artikel 3 i direktiv 2004/50/EG. I det följande behandlas först punkterna i artikel 1 som rör ändringar av bestämmelserna i direktiv 96/48/EG. Därefter behandlas punkterna i artikel 2, d.v.s. ändringarna av bestämmelserna i direktiv 2001/16/EG. Slutligen behandlas ändringen av artikel 3 som berör bägge driftskompatibilitetsdirektiven.

4.2.2.1 Behov av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna i direktiv 96/48/EG

Artikel 5

Ändringarna av bestämmelserna består i att punkt 1 och 3 i artikel 5 omformuleras och att en ny punkt 6 läggs till. Ändringarna syftar både till att använda samma regleringsteknik som i direktiv 2001/16/EG och att tillvarata hittills vunna erfarenheter av detta senare direktivs tillämpning. Innebörden av ändringarna är att TSD för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg fortsättningsvis skall kunna byggas upp på samma sätt som de TSD som utarbetas på grundval av bestämmelserna i direktiv 2001/16/EG.

En viktig erfarenhet från tillämpningen av bestämmelserna i direktiv 2001/16/EG är att TSD behöver kunna användas mer flexibelt. Bestämmelserna om TSD för höghastighetstågssystem har därför utformats i syfte att tillåta användning av TSD för att närmare definiera gränserna för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Av TSD skall framgå vilken infrastruktur eller delar av denna, som ingår i de linjesträckningar som anges i bestämmelserna om järnväg i beslutet om TEN. Det är ju inte givet att terminalområden, stickspår, anslutningsspår o.s.v. längs dessa linjesträckningar bör anpassas till vad som krävs för en höghastighetstågtrafik som inte behöver använda alla dessa funktioner.

De nya bestämmelserna gör det också möjligt att använda TSD för att peka ut vilken typ av teknisk standard som anger hur driftskompatibilitetskomponenter skall vara beskaffade för att överensstämma med de väsentliga kraven. TSD skall, i avsaknad av relevanta europeiska specifikationer, kunna peka ut andra typer av tekniska standarder eller motsvarande tekniska normer för användning vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och lämplighet. Motivet bakom förändringen är helt enkelt att arbetet med att ta fram de europeiska specifikationerna inom ramen för standardiseringsorganens CEN, CENELEC och ETSI verksamhet går för lång-

samt. Det finns helt enkelt för få sådana europeiska specifikationer.

Ändringen av punkt 3e i artikel 5 syftar däremot till att något begränsa flexibiliteten i användningen av TSD. Förfaranden för bedömning av driftskompatibilitets överensstämmelse och lämplighet skall numer enbart grunda sig på moduler utarbetade i enlighet med bestämmelser i de s.k. moduldirektiven.

Överväganden

Ändringarna av artikel 5 i direktiv 96/48/EG bedöms endast påverka förutsättningarna för arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter i syfte att påverka TSD-utvecklingsarbetet.

Artikel 6

Förändringarna består i att texten i artikeln omformuleras helt. Motiven bakom ändringen är inrättandet av ERA och behovet av att tillvarata hittills vunna erfarenheter av tillämpningen av direktiv 2001/16/EG. De senare motivet tar sig framförallt uttryck i de nya bestämmelserna om stegvis arbetsmetod i TSD-utvecklingsarbetet.

Av punkt 4 i artikel 6 framgår att medlemsstaterna skall medverka till de kostnads-/nyttoanalyser av förslag till TSD som ERA skall göra. En sådan bestämmelse finns redan i direktiv 2001/16/EG. Medlemsstaternas medverkan begränsar sig till en skyldighet att tillhandahålla nödvändiga uppgifter för genomförandet av analyserna ifråga.

Överväganden och förslag

Medlemsstaternas skyldighet att medverka till att ERA får tillgång till de uppgifter som är nödvändiga för att göra kostnads-/nyttoanalyser av förslag till TSD bedöms kräva stöd i lag. Det är visserligen delvis oklart om vad det konkret kan röra sig om för

uppgifter. I huvudsak borde de dock röra sig om samma typ av uppgifter som används av trafikverken och SIKKA vid samhälls-ekonomiska bedömningar av åtgärder för utveckling och vidmakthållande av trafikens infrastruktur.

Förslag: En ny bestämmelse om skyldighet för enskild att lämna uppgifter som är nödvändiga för genomförande av vissa typer av kostnads-/nyttoanalyser föreslås införas i järnvägs-lagen.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer, föreslås bli bemyndigad att i föreskrifter närmare precisera vilka uppgifter som omfattas av skyldigheten ifråga.

Mot bakgrund av bl.a. Banverkets erfarenheter av arbetet med sådana samhällsekonomiska bedömningar, bör de uppgifter som Sverige är skyldigt att göra tillgängliga för ERA samlas in på grundval av lagbestämmelser om skyldighet för enskild att lämna uppgifterna ifråga. En bestämmelse om skyldighet för enskild att lämna uppgifter som är nödvändiga för genomförande av vissa typer av kostnads-/nyttoanalyser bör därför införas i järnvägs-lagen. Den föreslagna bestämmelsen bör kompletteras med ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer, att i föreskrifter närmare precisera vilka uppgifter som omfattas av skyldigheten ifråga. Den föreslagna bestämmelsen om uppgiftslämnarskyldighet bör utformas i syfte att även tillåta insamling av uppgifter för användning i samhälls-ekonomiska bedömningar av utveckling och vidmakthållande av järnvägsinfrastruktur. Banverket brukade tidigare i trafikeringsavtalets allmänna avtalsvillkor förbinda organisatörer och utförare av järnvägstrafik att överlämna uppgifter som verket behövde för genomförande av bl.a. kostnads-/nyttoanalyser. Det har dock blivit allt svårare för Banverket att friktionsfritt använda trafikeringsavtalet som instrument för fullgörande av verkets skyldigheter som myndighet med särskilt ansvar för järnvägssektorn – sektorsansvar. Organisatörerna och utförarna av järnvägstrafik har tydliggjort att deras relation med Banverket,

i verkets egenskap av infrastrukturförvaltare, bör präglas av ett kund – leverantörsförhållande och att innehållet i trafikeringsavtal bör spegla detta synsätt. Numer innehåller därför de trafikeringsavtal Banverket ingår få om ens några bestämmelser betingade av Banverkets verksamhet i sektorsmyndighetsrollen. Som en följd av detta måste Banverket numer förlita sig på de uppgifter verket på helt frivillig grund kan få tillgång till.

En kundorientering av infrastrukturförvaltarrollen är en viktig del av järnvägspolitiken. Det är därför önskvärt att trafikeringsavtalet och dess innehåll anpassas till detta synsätt. Banverket bör därför även fortsättningsvis begränsa användningen av trafikeringsavtalet till reglering av frågor som hör till den allt mer kundorienterade infrastrukturförvaltarrollen. Verkets verksamhet i sektorsrollen får dock inte bli lidande av en sådan ordning. För att undvika detta bör skyldigheten för enskild att lämna uppgifter som är viktiga för verkets beredning av finansieringsbeslut om utveckling och vidmakthållande av järnvägsinfrastruktur i fortsättningen regleras i lag.

Av 2 §, punkterna 10 och 15 i förordningen (2004:527) med instruktion för Järnvägsstyrelsen framgår att myndigheten skall bistå regeringen i fråga om förslag om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet samt tillvarata Sveriges intressen i det internationella arbetet som rör järnvägstransportsystemet. Mot bakgrund av dessa bestämmelser bör JVS få i uppdrag att samla in de uppgifter som är nödvändiga för att genomföra kostnads-/nyttoanalyser av TSD. Detta bör också framgå av instruktionen. Banverket bör få ansvaret för insamling av de uppgifter som behövs för genomförande av kostnads-/intäktsanalyser av åtgärder för att utveckla och vidmakthålla järnvägsinfrastruktur och verkets instruktion bör spegla detta. Det är angeläget att de uppgifter som Banverket föreslås få samla in med stöd av lag omfattas av sekretess. Uppgifterna ifråga kan mycket väl röja affärshemligheter till skada för både transportkunder och transportörer. Banverkets planeringsverksamhet omfattas dock redan i dag av sekretess. Enligt 8 kap. 6 § i sekretesslagen (1980:100) och 2 § i sekretessförordningen gäller, i den utsträck-

ning regeringen föreskriver, sekretess i statliga myndigheters verksamhet som består i bl.a. utredning och planering med avseende på transportverksamhet. Sekretessen gäller bl.a. uppgift om enskilda affärs- eller driftsförhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada av att uppgiften röjs. Sekretessen gäller också andra ekonomiska eller personliga förhållanden för den som trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet. Enligt punkt 128 i bilaga till sekretessförordningen omfattas utredning, planering och uppföljning hos Banverket rörande trafik- och transportutveckling samt infrastruktur av 8 kap. 6 § i sekretesslagen. En motsvarande bestämmelse som täcker behovet av sekretess för de uppgifter Järnvägsstyrelsen behöver samla in och bearbeta för att fullgöra Sveriges skyldigheter gentemot gemenskapen beträffande genomförande av kostnads-/intäktskalkyler för TSD bör dock införas i sekretessförordningens bilaga. Punkt 111 i bilagan innehåller i dagsläget endast en bestämmelse om att uppgifter som Järnvägsstyrelsen mottagit vid tillståndsgivning eller tillsyn omfattas av sekretess.

För att undvika onödig insamling bör de bägge myndigheterna åläggas att samverka med varandra och med SIKA. De bör också gemensamt överväga vilka organisations- och kommunikationslösningar som är bäst ägnade att garantera transportörer och transportkunder i järnvägssektorn en effektiv sekretess.

Övriga överväganden

Ändringarna av artikel 6 i direktiv 96/48/EG bedöms också påverka förutsättningarna för arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter i syfte att påverka TSD-utvecklingsarbetet.

Artikel 10 (punkt 2)

Ändringen består i att punkten får helt ny text. Innebörden av ändringen är att en bestämmelse införs rörande förfaranden för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstäm-

melse och lämplighet. En sådan bestämmelse saknades tidigare. Kommissionen och DKS-kommittén får bestämma vilka förfaranden som får användas och skall ange dessa i relevant TSD.

Överväganden

Ändringen bedöms endast ha betydelse för arbetet med att utarbeta strategier och ståndpunkter för påverkan av TSD-utvecklingsarbetet.

Artikel 11

Förändringen av artikel 11 i direktiv 96/48/EG rör tillbakadragande av europeiska specifikationer som inte uppfyller de väsentliga kraven. Huvudmotivet bakom förändringen är att det direktiv, om informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter, som bestämmelsen hänvisar till har ersatts med ett nytt.

Överväganden

Ändringen av artikel 11 kräver inga genomförandeåtgärder.

Artikel 17

Ändringarna består i en ny bestämmelse om hur en översyn av TSD som inte överensstämmer med de väsentliga kraven skall gå till. Ändringen syftar till att skapa större manöverutrymme för TSD-utvecklingsarbetet. En sådan TSD får numer i särskild bilaga ange delar av delsystem som omfattas av de väsentliga kraven, men för vilka det inte varit möjligt att beskriva några tekniska lösningar som uppfyller kraven ifråga. För dessa delar av delsystem skall nationella bestämmelser ligga till grund för utformning och handhavande.

Överväganden

Ändringen av artikel 17 kan komma att ställa större krav på Järnvägstyrelsens föreskriftsverksamhet. Ökningen av manöverutrymmet på den överstatliga nivån ”köps” dock till priset av en potentiellt ökad framtida börda på den nationella nivån. Huruvida Järnvägsstyrelsen kommer att få betala detta pris eller inte får framtiden utvisa. Järnvägsstyrelsen har dock viss möjlighet att förebygga effekten ifråga. I samarbete med sektorsmyndigheten Banverket kan Järnvägsstyrelsen påverka förutsättningarna för arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter för konstruktiv påverkan av TSD-utvecklingsarbetet.

Artiklarna 21, 21a, 21b och 21c

Ändringarna består i att artikel 21 får en helt ny text och att tre nya artiklar tillkommer. Bestämmelserna i artiklarna behandlar den redan existerande DKS-kommitténs befogenheter och skyldigheter, som numer anges på ett mer detaljerat sätt än tidigare.

De nya bestämmelserna i artikel 21 specificerar på ett mer detaljerat sätt än tidigare vilka förfaranden rörande fastställande av röstetal m.m. som kommittén skall använda sig av i sin verksamhet. Av artikeln framgår också att kommittén antar sin egen arbetsordning och kan tillsätta arbetsgrupper.

I den nya artikel 21a anges att kommittén får behandla alla frågor som dels rör driftskompatibiliteten för höghastighetståg, dels rör genomförandet av direktiv 96/48/EG. Av artikeln framgår också att kommissionen, med kommitténs samtycke, kan avge rekommendationer om genomförandet.

Artikel 21b anger att kommissionen, med kommitténs samtycke, får besluta om utarbetande av varje TSD som berör delsystem, som återfinns i bilaga II till direktiv 96/48/EG. Av bilaga 21c framgår att kommissionen, med kommitténs samtycke, även kan ändra bilagorna II–VI. Kommittén skall enligt artikel 21b på förslag från kommissionen även anta ett arbetsprogram.

Överväganden

Ändringarna bedöms endast vara av betydelse för arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter rörande påverkan av TSD-utvecklingsarbetet. Som tidigare nämnts ligger ansvaret för detta arbete främst på Järnvägsstyrelsen och Banverket.

Artikel 22a

Ändringarna består bl.a. i att ett nytt krav ställs med innebörd att varje TSD numer skall ange vilka uppgifter om tekniska egenskaper hos delsystem eller delar av delsystem som skall registreras i nationella fordons- och infrastrukturregister.

Överväganden

Ändringen bedöms påverka Järnvägsstyrelsens uppgift att upprätta och föra nationella infrastruktur- och fordonsregister. Denna fråga behandlas utförligare under punkt 6.2.3.1. Ändringen bedöms också påverka Järnvägsstyrelsens föreskriftsarbete, liksom arbetet med att utarbeta svenska ståndpunkter och strategier rörande påverkan av TSD-utvecklingsarbetet.

4.2.2.2 Behov av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna i direktiv 2001/16/EG samt artikel 3 i direktiv 2004/50/EG

Artikel 5

Ändringarna består i att artikel 5, punkterna 1 och 3e, omformuleras och att en ny punkt 7 läggs till.

Ändringarna syftar i huvudsak till att tillvarata hittills vunna tillämpningserfarenheter och har formulerats på liknande sätt som motsvarande bestämmelser i direktiv 96/48/EG i sin nya lydelse. Innebörden av ändringarna är framförallt att användningsområdet för TSD utvidgas i syfte att skapa större flexibilitet i TSD-utvecklingsarbetet. De nya bestämmelserna gör det

möjligt att, när europeiska specifikationer saknas, i TSD peka ut andra typer av tekniska standarder eller motsvarande tekniska normer, t.ex. tekniska normer utarbetade av UIC, för angivelse av hur driftskompatibilitetskomponenter skall vara beskaffade för att överensstämja med de väsentliga kraven. Ändringen av punkt 3e i artikel 5 syftar dock till att något begränsa möjligheten att i TSD föreskriva om olika förfaranden om bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och lämplighet.

Överväganden

Ändringarna av artikel 5 i direktiv 2001/16/EG bedöms endast påverka förutsättningarna för arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter i syfte att påverka TSD-utvecklingsarbetet.

Artikel 6

Förändringarna består i att texten i artikel 6 i direktiv 2001/16/EG, som innehåller krav på hur TSD skall utarbetas, omformuleras helt. Den nya texten är till sin ordalydelse identisk med texten i motsvarande artikel i direktiv 96/48/EG i sin nya lydelse. Motiven bakom ändringarna sammanfaller också.

Överväganden

Ändringarna föranleder inga andra förslag och överväganden än de som redovisats under 4.2.2.1, artikel 6.

Artikel 10 (punkt 2)

Ändringen består i att punkten omformuleras. Innebörden av ändringen är att bestämmelsen rörande förfaranden för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och lämplighet förtydligas. Kommissionen och DKS-kommittén

får bestämma vilka förfaranden som får användas och skall ange dessa i relevant TSD.

Överväganden

Ändringarna bedöms endast påverka förutsättningarna för arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter i syfte att påverka TSD-utvecklingsarbetet.

Artikel 11

Förändringarna består i att texten i artikel 11 i direktiv 2001/16/EG, om tillbakadragande av felaktiga europeiska specifikationer, omformuleras. Den nya texten är till sin ordalydelse näst intill identisk med texten i motsvarande artikel i direktiv 96/48/EG i sin nya lydelse. Skillnaden ligger i att i det senare direktivet anges både nummer och titel till det direktiv bestämmelsen hänvisar, medan endast numret anges i det förra.

Överväganden

Identiska med de överväganden som redovisas för ändringarna av artikel 6 i punkt 4.2.2.1.

Artikel 17

Ändringen består i en ny bestämmelse om hur en översyn av TSD som inte överensstämmer med de väsentliga kraven skall gå till. Ändringen är identisk med ändringen av artikel 17 i direktiv 96/48/EG.

Överväganden

Identiska med de överväganden som redovisas för ändringen av artikel 17 i punkt 4.2.2.1.

Artikel 21, 21a och 21b

Ändringarna består i att en ny mening läggs till i artikel 21 och att två nya artiklar införs i direktivet. Innebörden av ändringarna är att DKS-kommittén får tillsätta arbetsgrupper även för behandling av frågor om driftskompatibiliteten i järnvägs-systemet för konventionella tåg. Kommissionen får numer också förelägga kommittén alla frågor som rör genomförandet av direktiv 2001/16/EG. Därtill får kommissionen, med DKS-kommitténs samtycke, också anta rekommendationer rörande genomförandet. Slutligen får kommissionen, med samtycke från kommittén, ändra i bilagorna II–VI till direktiv 2001/16/EG.

Överväganden

Ändringarna bedöms endast vara av betydelse för arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter rörande påverkan av TSD-utvecklingsarbetet. Som tidigare nämnts ligger ansvaret för detta arbete främst på Järnvägsstyrelsen och Banverket.

Artikel 23

Ändringen består i att bestämmelserna i artikeln omformulerats. De nya bestämmelserna behandlar prioriteringsordning för antagande av TSD och arbetsprogram för utarbetande av TSD inklusive hantering av övergångsperioden innan TSD antagits.

Överväganden

Bestämmelserna bedöms endast vara av betydelse för arbetet med att utarbeta strategier och ståndpunkter för påverkan av TSD-utvecklingsarbetet.

Artikel 25

Ändringen består i att punkt 1 i artikel 25, som behandlar utarbetande och användning av ett referenssystem för driftskompatibilitet, omformuleras. Innebörden är att artikeln

anpassas till inrättandet av ERA och utvidgningen av direktivets geografiska tillämpningsområde.

Överväganden

I sak ställs inga nya krav på svenska myndigheter, företag eller medborgare och den medför därför inget behov av genomförandeåtgärder.

Bilaga VIII

Ändringen består i att bilagan, som reglerade s.k. gemensamma representativa organs arbete, utgår. I och med ERAs tillkomst behövs inga sådana organ och AEIF har också upphört med sin verksamhet.

Överväganden

Ändringen kräver inga särskilda genomförandeåtgärder.

Artikel 3 i direktiv 2004/50/EG

Bestämmelsen ställer krav på kommissionens uppgift att övervaka tillämpningen av direktiv 2004/50/EG. Kommissionen skall se till att ändringarna av direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG får till följd att det hittills bedrivna TSD-utvecklingsarbetet tryggas samt att projekt i medlemsstaterna som redan är långt framskridna inte påverkas.

Överväganden

Bestämmelsen kräver inga särskilda genomförandeåtgärder, men kan vara av betydelse för arbetet med att utveckla svenska strategier och ståndpunkter rörande TSD-utvecklingsarbetet.

4.2.3 Medlemsstaternas ansvar för kontrollen av efterlevnad

Flertalet bestämmelser i direktiv 2004/50/EG behandlar direkt eller indirekt ändringar som rör medlemsstaternas ansvar för kontrollen av efterlevnad.

Nedan behandlas artikel 1, punkterna 6, 7, 8b, 8c, 10, 11, 12, 14, 15, 18 samt artikel 2, punkterna 6, 7b, 7c, 9, 10, 12, 16, 20 i direktiv 2004/50/EG.

4.2.3.1 Behov av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna i direktiv 96/48/EG

Artikel 7

Ändringen består i att bestämmelserna i artikeln, om medlemsstaternas rätt att inte tillämpa anvisningar i antagna TSD, omformuleras helt. Syftet bakom ändringen är framförallt att använda samma regleringsteknik och begreppsapparat som i direktiv 2001/16/EG. Sammantaget vidgas möjligheterna att göra undantag något. Medlemsstaternas skyldigheter i samband med att de har för avsikt att inte tillämpa anvisningar i antagna TSD är också omformulerade. Medlemsstaterna måste numer ta något större hänsyn än tidigare till kommissionens och DKS-kommitténs eventuella synpunkter på hur de delsystemen som skall undantas från anvisningar i antagna TSD skall utformas och handhas.

Överväganden

Ändringarna i artikel 7 kräver att bestämmelserna i 2 kap. 12 § i järnvägsförordningen ändras. Dessa bestämmelser anger de närmare villkoren för att enskild skall kunna meddelas undantag från kravet att tillämpa anvisningar i TSD enligt 2 kap. 11 § i järnvägslagen.

Artikel 9

Artikeln innehåller bestämmelser om medlemsstaternas skyldighet att tillåta försäljning och användning av driftskompatibilitetskomponenter som uppfyller de väsentliga kraven. Ändringen av artikeln består i att ett stycke skall läggas till. Innebörden av ändringen är att medlemsstaterna skall respektera EG-försäkran och att de därför inte får kräva andra kontroller om överensstämmelse och lämplighet än de som legat till grund för EG-försäkran.

Överväganden

Bestämmelsen kräver inga särskilda genomförandeåtgärder. Enligt 2 kap. 10 § i järnvägslagen skall komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet anses överensstämma med de väsentliga kraven om den omfattas av en EG-försäkran.

Artikel 10 (punkt 3–5)

Artikel 10 innehåller bestämmelser om medlemsstaternas skyldighet att anse att driftskompatibilitetskomponenter uppfyller de väsentliga kraven om de överensstämmer med europeiska specifikationer. De här aktuella ändringarna, som syftar till att ta tillvara hittills vunna tillämpningserfarenheter, består i att bestämmelserna i punkt 3 får en ny utformning och att punkterna 4 och 5 stryks. Ändringarnas innebörd är att medlemsstaterna skall anse att en driftskompatibilitetskomponent uppfyller de väsentliga kraven, om den överensstämmer med i TSD utpekade gemensamma tekniska standarder. Detta gäller även om dessa specifikationer är av en annan typ än europeiska specifikationer. Punkterna 4 och 5 stryks som en konsekvens av detta. Det förutsätts helt enkelt att användningen av europeiska specifikationer inte kommer att bli särskilt vanlig, varför bestämmelserna i punkt 4 och 5 inte längre är nödvändiga.

Överväganden

Ändringarna påverkar endast arbetet med att utforma strategier och ståndpunkter för påverkan av TSD-utvecklingsarbetet.

Artikel 14

Artikel 14 innehåller bestämmelser om medlemsstaternas skyldighet att tillåta användning av delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och som uppfyller de väsentliga kraven. Ändringen av artikeln består i att bestämmelserna omformuleras helt och struktureras på 5 nya punkter.

Innebörden av bestämmelserna i punkt 1 är att medlemsstaterna är skyldiga att besluta om tillstånd att ta strukturella delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg i bruk. Medlemsstaterna är skyldiga att vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att sådana delsystem endast kan tas i bruk om de uppfyller de väsentliga kraven när de integreras i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Medlemsstaterna skall särskilt kontrollera kompatibiliteten mellan de strukturella delsystem som skall tas i bruk och det system i vilket de integreras. Syftet bakom bestämmelserna i punkt 1 är att använda samma struktur, begreppsapparat och regleringsteknik som i direktiv 2001/16/EG.

Innebörden av bestämmelsen i **punkt 2** är att TSD skall användas för att ange vilka bedömnings- och kontrollförfaranden som anmälda organ skall använda. Ändringen syftar till att tillvarata hittills vunna tillämpningserfarenheter.

Innebörden av bestämmelsen i **punkt 3** är att medlemsstaterna i vissa fall av modernisering och ombyggnad av ett redan i bruk taget strukturellt delsystem, skall kräva att innehavaren av det ansöker om nytt tillstånd att ta det i bruk efter att det byggts om eller moderniserats. Medlemsstaterna skall också kräva att innehavare av sådana strukturella delsystem skall lämna in en beskrivning av ombyggnads- eller moderniseringsprojektet. Medlemsstaten skall på grundval av beskrivningen avgöra om projektet är av en sådan karaktär att ett nytt tillstånd till ibruk-

tagande behövs. Nytt tillstånd skall alltid krävas om den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen påverkas av det planerade arbetet. Bestämmelserna syftar till att tillvarata hittills vunna tillämpningserfarenheter.

Innebörden av de nya bestämmelserna i **punkt 4** är att medlemsstaterna skall inrätta och föra särskilda nationella fordonsregister. Därtill skall medlemsstaterna sörja för att varje fordon, i samband med godkännande av att det tas i bruk, förses med en alfanumerisk identifikationskod. Koden ifråga skall också förekomma som en post i det nationella fordonsregistret, som alltså är tänkt att innehålla alla fordonsindivider som används på medlemsstatens territorium. Registret skall inrättas och föras i enlighet med gemensamma specifikationer av ett organ som skall vara oberoende i förhållande till varje järnvägsföretag. Registret skall vara tillgängligt för ERA, nationella säkerhetsmyndigheter, nationella organ som undersöker järnvägsolyckor, nationella organ med tillsynsbefogenheter enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG samt för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Registret skall även kunna användas för fordon hemmahörande i stater utanför EES-området och Schweiz. En viktig förutsättning är dock att ett sådant fordon uppfyller kraven för godkännande av ibruktagande i den berörda medlemsstaten. En annan förutsättning är att det kan identifieras med hjälp av något kodsysteem som gör det möjligt att ta reda på vissa uppgifter som, om ibruktagande av fordonet godkänns, skall föras in i det nationella fordonsregistret.

Innebörden av de nya bestämmelserna i **punkt 5** är att de gemensamma specifikationerna för nationella fordonsregister skall utarbetas av ERA och antas av kommissionen efter samråd med DKS-kommittén. Specifikationerna skall omfatta i stort sett allt av vikt för uppbyggnad och drift av registret, t.ex. innehåll, funktionell och teknisk uppbyggnad, regler för inmatning av och åtkomst till data. Slutligen anger bestämmelserna i punkt 5 också vissa grunduppgifter som registret skall innehålla, t.ex. hänvis-

ningar till EG-kontrollförklaringar utfärdade av anmälda organ och uppgifter om fordonets ägare eller leasingtagare o.s.v.

Överväganden och förslag

Punkt 1

I 2 kap. 13 § i järnvägslagen finns redan bestämmelser om särskilda godkännandebeslut. Varje innehavare av järnvägsmateriel som består av någon typ av infrastrukturanläggning eller järnvägsfordon måste få materielen godkänd av Järnvägsstyrelsen innan den får användas. Strukturella delsystem i det trans-europeiska järnvägsnätet för höghastighetståg skall enligt dessa bestämmelser uppfylla de väsentliga kraven för att kunna godkännas. Problemet ligger i tillämpningen av dessa regler när det gäller strukturella delsystem för vilka det inte finns några TSD antagna eller på vilka TSD inte skall tillämpas. För att kunna nyttja anmälda organ för kontroll av dessa delsystems överensstämmelse och lämplighet behövs i dessa fall tillgång till nationellt beslutade specifikationer, som talar om hur de väsentliga kraven skall uppnås. Detta är nödvändigt om anmälda organ skall kunna användas för kontrollverksamheten. Ett alternativ är att låta godkännandemyndigheten bedöma överensstämmelse och lämplighet för användning i förhållande till nationella regler med krav eller specifikationer för hur materiel skall utformas och handhas för att uppfylla de väsentliga kraven. En sådan ordning hotar dock att inom överskådlig tid få som följd att marknaden för anmälda organ bedömning av järnvägsmateriel som skall användas i svensk järnvägsmiljö blir ganska liten. Större delen av alla bedömningsverksamhet kommer ju att ske i förhållande till nationella bestämmelser, så länge som endast ett fåtal TSD finns och dessa i sin tur inte täcker alla väsentliga krav för de delsystem som byggs och byggs om. Kruxet är att anmälda organ måste användas för bedömning i förhållande till TSD om sådana finns. Detta kan i värsta fall leda till att strukturella delsystem som skall användas i Sverige inte kan tas i bruk. Förutsättningen

är att inga företag är villiga att som anmälda organ arbeta med bedömning av strukturella delsystem som skall användas i Sverige pga att "den svenska marknaden" är för liten och olönsam. De kommer därför inte att skaffa sig nödvändig kompetens för att uppfylla de villkoren som krävs för att få göra bedömningar av svensk järnvägsmateriells överensstämmelse och lämplighet i förhållande till TSD.

Företag som arbetar som anmälda organ kan vid brist på TSD och nationella specifikationer alltid ta på sig en mer utpräglat rådgivande uppgift i förhållande till dem som vill investera i ny järnvägsmateriel. De kan i de fallen dock inte lämna någon garanti (EG-kontrollförklaring) för att materielen ifråga skall bli godkänd för användning. Brist på nationella specifikationer och anmälda organ kan försvåra ibruktagande av ny järnvägsmateriel och negativt påverka investeringar i sådan materiel.

Järnvägsstyrelsens uppgift att på ett förutsebart och rätts-säkert sätt endast godkänna ibruktagande av strukturella delsystem som uppfyller de väsentliga kraven försvåras så länge som det på förhand är delvis oklart hur dessa krav skall uppfyllas. Järnvägsstyrelsen har därför givits möjlighet att i föreskriftsform ange vilka specifikationer, som i avsaknad av TSD, kan användas för att uppnå de väsentliga kraven. Myndigheten har sedan en tid arbetat med att få fram sådana föreskrifter. Detta arbete är emellertid mycket tidskrävande och det kommer därför att dröja länge än innan föreskrifterna är klara. Fram till dess kan det också vara svårt att få företag att etablera sig som anmälda organ med inriktning på bedömning av järnvägsmateriel som skall användas i svensk teknisk järnvägsmiljö. Under artikel 15 nedan redogörs för ytterligare genomförandeåtgärder med anknytning till dill denna diskussion.

Punkt 2

De nya bestämmelserna i punkt 2 bedöms endast påverka beredningen av svenska strategier och ståndpunkter för påverkan av TSD-utvecklingsarbetet.

Punkt 3

Förslag: En ny bestämmelse om krav på nytt godkännande av delsystem som skall uppfylla de väsentliga kraven och som redan godkänts för ibruktagande, men därefter moderniserats eller byggts om, föreslås införas i järnvägslagen. Därtill föreslås en bestämmelse om skyldighet för enskild att anmäla modernisering eller ombyggnad av delsystem. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreslås slutligen få föreskriftsrätt om såväl krav på nytt godkännande som enskilds anmälningsskyldighet. (jmf. artikel 14 i 4.2.3.2 nedan)

Av järnvägslagens bestämmelser om godkännande av järnvägsmateriel framgår inte att ett nytt godkännande kan krävas för redan godkända strukturella delsystem om de moderniserats eller byggts om. Det framgår inte heller att innehavare av sådana delsystem är skyldiga att lämna in beskrivningar av moderniserings- eller ombyggnadsprojekt till behörig myndighet för bedömning av om ett nytt godkännande är behövligt. Bestämmelserna i järnvägslagens 2 kap. 13 § behöver därför kompletteras. Dels med en bestämmelse om krav på nytt godkännande av delsystem som redan har godkänts för ibruktagande, men därefter moderniserats eller byggts om. Dels med en bestämmelse om skyldighet för enskild att anmäla genomförande av modernisering eller ombyggnad av sådana delsystem. Bestämmelserna behöver i sin tur kompletteras med bestämmelser om föreskriftsrätt för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Föreskriftsrätten skall omfatta både anmälningsskyldigheten och villkoren för krav på nytt godkännande. Järnvägsförordningen behöver med anledning av detta sannolikt kompletteras med en bestämmelse som ger Järnvägsstyrelsen föreskriftsrätt i frågor om anmälan av ombyggnad och modernisering. Järnvägsförordningen behöver sannolikt också kompletteras med en bestämmelse om under vilka villkor ett nytt godkännande av ett ombyggt eller moderniserat strukturellt delsystem skall krävas.

Punkt 4

De helt nya bestämmelserna om ett nationellt fordonsregister och om identifikationskod för järnvägsfordon kräver ett flertal genomförandeåtgärder. För det första behöver en ny bestämmelse om skyldighet för enskild att anbringa tilldelad identifikationskod på ett godkänt järnvägsfordon införas i järnvägslagen. Bestämmelsen bör dock kompletteras med en övergångsbestämmelse, eftersom det ännu är oklart när samtliga järnvägsfordon senast skall vara kodmärkta. Av bestämmelserna i punkt 4 framgår endast att den skall vara alfanumerisk och tilldelas i samband med godkännande. Syftet bakom en identifikationskod är dock att underlätta kontroll av fordon som används på flera järnvägsnät i flera stater. Kodningen bör därför omfatta samtliga fordon och koden bör vara utformad på ett sådant sätt att inte två eller flera fordon får identisk identifikationskod. Detta kräver samordning i form av gemensamma specifikationer för koden. Sådana gemensamma specifikationer bör kunna förväntas i samband med att gemensamma specifikationer för de nationella fordonsregistrens innehåll m.m. skall utarbetas av ERA och antas av kommissionen efter samråd med DKS-kommittén. Fram till dess bör Järnvägstyrelsen och Banverket i samverkan med övriga intressenter i järnvägssektorn utarbeta förslag till svenska ståndpunkter om hur gemensamma specifikationerna för fordonsregister och identifikationskod bör se ut.

Förslag: En bestämmelse om skyldighet för enskild att lämna uppgifter till det nationella fordonsregistret föreslås bli införd i järnvägslagen. En övergångsbestämmelse som ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer rätt att bestämma tidpunkt för ikraftträdandet av bestämmelsen om skyldighet för enskild att lämna uppgifter till det nationella fordonsregistret föreslås också.

De nya bestämmelserna om nationellt fordonsregister i direktiv 96/48/EG kan endast genomföras genom bestämmelser i lag. I Järnvägslagen 8 kap. 8 § finns visserligen redan bestämmelser om

register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Dessa bestämmelser behöver dock kompletteras med bestämmelser om skyldighet för enskild att lämna uppgifter till det nationella fordonsregistret. I dag finns i 6 kap. 10 § i järnvägsförordningen bestämmelser om infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags skyldighet att lämna uppgifter till de register som förs på grundval av bestämmelserna i 8 kap. 8 § i järnvägslagen. Fordon ägs dock i stor utsträckning av andra än järnvägsföretag, t.ex. trafikhuvudmän, affärsverket SJ, vagnbolag och industriföretag. För att utsträcka uppgiftslämnarskyldigheten även till denna typ av fordonsägare krävs att en ny bestämmelse införs i järnvägslagen.

Det behövs också nya bestämmelser i järnvägsförordningen och i föreskrifter meddelade av Järnvägsstyrelsen om hur det nationella fordonsregistret skall föras. Hur dessa bestämmelser bör utformas beror dock på hur innehållet i de gemensamma specifikationerna för registret, som skall antas av kommissionen efter samråd med DKS-kommittén, kommer att se ut.

I dag finns de flesta, men långt ifrån alla, svenska järnvägsfordon registrerade i det s.k. FORD-registret, som förs av Interfleet AB på grundval av en nyttjanderätt upplåten av staten. Registret byggdes ursprungligen upp av affärsverket SJ utifrån ändamålet att underlätta kontrollen av alla de fordon affärsverket ägde eller på grundval av avtal hade långsiktigt ansvar för. Av praktiska skäl kan det synas angeläget att det nationella fordonsregistret byggs upp på grundval av FORD-registret. Det är dock inte säkert att detta i slutändan är vare sig möjligt eller önskvärt. Det beror dels på vilka gemensamma specifikationer rörande innehåll, struktur, dataformat o.s.v. som beslutas av kommissionen, dels på vilka avgifter som Interfleet AB kan komma att vilja ta ut av användarna som vederlag för driften av ett till nationellt fordonsregister ombyggt FORD-register.

Skulle en lösning väljas där Interfleet AB eller något annat bolag på kommersiella villkor driver det nationella fordonsregistret, förutsätter denna antingen en föreskriftsrätt för Järnvägsstyrelsen, eller ett avtal mellan Järnvägsstyrelsen och det driftsansvariga bolaget. Genom bestämmelser i föreskrifter eller

avtal är det möjligt att närmare reglera hur de krav på data-åtkomst, inmatning av data, dataformat m.m., som Sverige är skyldigt att respektera, skall kunna uppfyllas. Frågan om vem som skall föra det nationella fordonsregistret och hur detta skall föras får hanteras parallellt med ERAs utarbetande av förslag till gemensamma specifikationer för sådana register.

Bestämmelserna i järnvägsförordningen 2 kap. bör slutligen kompletteras med en bestämmelse om villkor för godkännande av fordon från andra stater än Schweiz eller EES-stater. En sådan åtgärd är i dagsläget inte praktiskt betydelsefull när det gäller höghastighetsfordon. Motiven för denna åtgärd utvecklas därför närmare under artikel 14 i punkt 4.2.3.2 nedan.

Punkt 5

Det är viktigt att de gemensamma specifikationerna för hur nationella fordonsregister skall utformas och föras blir ändamålsenliga. Svenska önskemål och krav på utformningen av dessa specifikationer bör därför snarast fastställas. Ansvaret för att förslag till sådana utarbetas ligger närmast på Järnvägstyrelsen och Banverket i samverkan med sektorns övriga intressenter.

Artikel 15

Artikeln, som innehåller bestämmelser om begränsningar av medlemsstaternas rätt att, i beslut om godkännande, vägra eller villkora ibruktagande, ändras genom att ett nytt stycke läggs till. Innebörden av ändringen är att medlemsstaterna förbjuds att överpröva anmälda organs bedömning av överensstämmelse och lämplighet.

Överväganden

Den nya bestämmelsen i artikel 15 i direktiv 96/48/EG hänger nära samman med bestämmelserna om medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 14 i dess nya lydelse. De nya bestäm-

melserna i dessa bägge artiklar ställer frågan om medlemsstaternas ansvar för att den europeiska marknaden för anmälda organ på järnvägsområdet fungerar effektivt på sin spets. Fungerar inte denna marknad tillräckligt effektivt kan en medlemsstat finna att det inte är möjligt att ta strukturella delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg i bruk, eller att delsystem som tagits i bruk inte uppfyller de väsentliga kraven. Risken för att någon av dessa situationer uppstår är hög så länge som det råder samtidig brist på antagna TSD och nationella bestämmelser som anger vilka specifikationer som istället för TSD kan användas för att uppfylla de väsentliga kraven.

Järnvägsstyrelsen och Banverket bör därför undersöka om det finns företag med nödvändig kompetens som är etablerade eller är villiga att etablera sig på marknaden för anmälda organ i syfte att bl.a. EG-kontrollera strukturella delsystem som skall användas i svensk teknisk järnvägsmiljö.

Artikel 16

Ändringen av artikel 16, som innehåller bestämmelser om villkor för ömsesidigt godkännande av delsystem och EG-kontrollförklaringar, består i att punkt 3 förtydligas något. I dess nya lydelse innehåller nu punkt 3 bestämmelser om skyldighet för medlemsländerna att upprätta och till övriga medlemsstater och kommissionen överlämna en särskild förteckning över tekniska föreskrifter. Förteckningen skall ange vilka tekniska föreskrifter som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven för varje delsystem på en medlemsstats territorium, som inte täcks av TSD, eller som har undantagits från tillämpning av befintliga TSD. Förteckningen skall överlämnas senast ett år efter ikraftträdandet av direktiv 2004/50/EG, d.v.s. den 30 april 2005. För delsystem som tillkommer därefter och som inte täcks av TSD eller är undantagna från tillämpning av antagna sådana skall berörd medlemsstat komplettera förteckningen och meddela övriga medlemsstater och kommissionen om detta. Medlemsstaterna skall slutligen också senast den 30 april 2005 utse de

organ som skall svara för kontroll av överensstämmelse och lämplighet i förhållande till de nationella oharmoniserade tekniska föreskrifter som används istället för TSD.

Överväganden

Järnvägsstyrelsen skall enligt 2 kap. 8 § i järnvägsförordningen upprätta en förteckning över de specifikationer som används för att tillgodose de väsentliga kraven i avvaktan på antagande av TSD. Järnvägsstyrelsen skall också överlämna denna förteckning till kommissionen, övriga medlemsstater inom EES samt Schweiz. 8 § i järnvägsförordningen behöver dock ändras något till följd av de nya kraven. Av bestämmelsen behöver framgå att förteckningen skall ange specifikationerna uppdelade per delsystem och att den också skall innehålla de specifikationer som används för delsystem som helt eller delvis undantagits från antagna TSD. Sverige har ännu inte helt uppfyllt sitt åtagande att översända en sådan förteckning senast den 30 april 2005. Sverige har utsett Järnvägsstyrelsen till det organ som kontrollerar överensstämmelse och lämplighet för användning i förhållande till nationella oharmoniserade bestämmelser som får användas istället för TSD eller när TSD saknas. Järnvägsstyrelsen arbetar också med att försöka få fram en förteckning över specifikationer som kan användas för att uppfylla de väsentliga kraven. En sådan förteckning behövs för upprättandet av de register över strukturella delsystem som består av infrastruktur respektive fordon som behandlas nedan under artikel 22a. Den behövs också om det skall vara möjligt att i framtiden använda anmälda organ till att kontrollera alla för uppfyllandet av de väsentliga kraven nödvändiga aspekter av strukturella delsystems överensstämmelse och lämplighet för användning. I annat fall kan anmälda organ endast användas till att kontrollera de aspekter som täcks av befintliga TSD.

Artikel 18

Ändringen av artikeln, som innehåller bestämmelser om anmälda organ, består i ett tillägg av ett nytt stycke i punkt 2. Innebörden av ändringen, som syftar till att använda samma regleringsteknik som i direktiv 2001/16/EG, är att förtydliga att anmälda organ skall bedöma delsystems lämplighet för användning i viss teknisk järnvägsmiljö. Ändringen innebär att de anmälda organen utöver TSD också får använda sig av uppgifter i de register över strukturella delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg som varje medlemsstat är skyldiga att upprätta och föra.

Överväganden

Järnvägsstyrelsen har enligt 8 kap. 8 § i järnvägslagen och 6 kap. 10 § i järnvägsförordningen ansvar för att föra sådana register som avses i artikel 18 i dess nya lydelse. Däremot är registren ifråga ännu inte i funktion.

Artikel 20

Ändringen av artikel 20, som innehåller bestämmelser om samordning av anmälda organs arbete, består i att punkt 5 omformuleras i syfte att ta tillvara hittills vunna tillämpningserfarenheter. Innebörden av ändringen är att bestämmelserna om den s.k. samordningsgruppens för anmälda organ uppgifter och befogenheter, liksom gränssnittet mellan gruppens arbete och DKS-kommittén, preciseras. Därtill tillkommer nya bestämmelser om medlemsstaternas rätt att med observatörsstatus närvara vid samordningsgruppens möten och möjlighet för kommissionen efter samråd med gruppen fatta beslut om vissa åtgärder.

Överväganden

Gruppens uppgift är att fungera som forum för diskussion och beslut, särskilt rörande tillämpningen av förfaranden för bedöm-

ning av överensstämmelse och lämplighet. Diskussionerna kommer med nödvändighet att tangera arbetet i både DKS-kommittén och Järnvägsstyrelsens arbete med att sammanställa och utveckla specifikationer som kan användas i avsaknad av antagna TSD eller för att fylla ut TSD som inte är heltäckande. Det är därför lämpligt att personal från Järnvägsstyrelsen närvarar vid samordningsgruppens möten.

Artikel 22a

Ändringen består i att en ny artikel med bestämmelser om register över delsystem, för vilka de väsentliga kraven gäller, införs i direktiv 96/48/EG. Syftet bakom den nya artikeln är att ta tillvara hittills vunna tillämpningserfarenheter och att använda samma struktur, begreppsapparat och regleringsteknik som i direktiv 2001/16/EG. Innebörden av ändringen är att medlemsstaterna blir skyldiga att föra register även för de delsystem eller delar av delsystem i det transeuropeiska järnvägsnätet för höghastighetståg som finns på deras respektive territorier. Tidigare omfattade skyldigheten endast delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Registren skall innehålla uppgifter om delsystemens viktigaste egenskaper och deras överensstämmelse med TSD. Tanken är att varje TSD skall innehålla bestämmelser om vilka uppgifter som skall registreras. Slutligen omfattar medlemsstaternas skyldighet även regelbunden uppdatering av registren samt att dessa är tillgängliga för kommissionen, ERA, övriga medlemsstater samt ”de professionella aktörerna från sektorn”.

Överväganden

Ingen författningsändring är nödvändig till följd av den nya artikel 22a. Bestämmelserna i 8 kap. 8 § i järnvägslagen och 6 kap. 10 § i järnvägsförordningen är fullt tillräckliga. Däremot finns vissa problem beträffande inrättandet av registren ifråga till följd av att de TSD för höghastighetstågssystem som antagit inte innehåller några bestämmelser om vilka uppgifter som skall regi-

streras. För registrering av delsystem eller delar av dessa som i avsaknad av TSD konstrueras och handhas i enlighet med nationella specifikationer uppstår också vissa problem. Samma sak gäller för delsystem som undantagits från tillämpning av TSD. I det senare fallet borde det dock räcka med att registren innehåller uppgifter om samma typ av viktiga egenskaper som anges i de TSD som delsystemet undantagits från. Uppgifterna om de viktiga egenskaperna får då hämtas med utgångspunkt i de ”svenska specifikationer” som Järnvägsstyrelsen för närvarande håller på att sammanställa och som skall kunna användas i stället för motsvarande TSD.

I avvaktan på att de antagna TSD ändras och nya TSD antas får i övrigt Järnvägsstyrelsen i sina kontakter med ERA och kommissionen komma överens med dem om hur situationen övergångsvis skall hanteras.

Bilaga VII

Ändringen av bilagan består i att punkt 2 i denna formuleras om för att säkerställa anmälda organs oavhängighet i förhållande till olika myndighetsfunktioner inom järnvägssektorn. Syftet bakom ändringen är att tillvarata hittills vunna tillämpningserfarenheter.

Överväganden

SWEDAC är enligt 5 § i lagen (2003:777) om teknisk kontroll behörigt att besluta om en ansökan att verka som anmält organ i Sverige. Beslutet skall enligt 3 § bl.a. grunda sig på den rättsakt som anmälan avser. På järnvägsområdet är detta liktydigt med direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. Ändringen kräver därför inga särskilda genomförandeåtgärder.

4.2.3.2 Behov av genomförandeåtgärder till följd av ändringarna i direktiv 2001/16/EG

Artikel 7

Ändringen avser punkt a i artikel 7, som innehåller bestämmelser om när medlemsstaterna får undanta delsystem eller delar av sådana från tillämpning av TSD. Punkten omformuleras i syfte att tillvarata hittills vunna tillämpningserfarenheter och som en följd av de ändringar av legaldefinitionerna i direktiv 2001/16/EG som bestämmelserna i artikel 2 punkt 3 i direktiv 2004/50/EG behandlar. Innebörden av ändringen är att bestämmelsen också är tillämplig vid modernisering.

Överväganden

Ändringen av artikel 7 i direktiv 2001/16/EG nödvändiggör en ändring av punkt 1 i 2 kap. 11§ i järnvägsförordningen. Ändringen påverkar också Järnvägsstyrelsens pågående föreskriftsarbete.

Artikel 10 (punkt 3–5)

Artikel 10 innehåller bestämmelser om medlemsstaternas skyldighet att anse att driftskompatibilitetskomponenter uppfyller de väsentliga kraven om de överensstämmer med europeiska specifikationer. De här aktuella ändringarna, som syftar till att ta tillvara hittills vunna tillämpningserfarenheter, består i att bestämmelserna i punkt 3 får en ny utformning och att punkterna 4 och 5 stryks. Ändringarnas innebörd är att medlemsstaterna skall anse att en driftskompatibilitetskomponent uppfyller de väsentliga kraven, om den överensstämmer med i TSD utpekade gemensamma tekniska standarder. Detta gäller även om dessa specifikationer är av en annan typ än europeiska specifikationer. Punkterna 4 och 5 stryks som en konsekvens av detta. Det förutsätts helt enkelt att användningen av europeiska specifikationer inte kommer att bli särskilt vanlig, varför bestämmelserna i punkt 4 och 5 inte längre är nödvändiga.

Överväganden

Ändringarna påverkar endast arbetet med att utforma strategier och ståndpunkter för påverkan av TSD-utvecklingsarbetet samt Järnvägsstyrelsens framtida föreskriftsarbete.

Artikel 14

Ändringarna av artikeln består i att:

- ett nytt stycke skall läggas till i punkt 2,
- texten i punkt 3 omformuleras och
- två nya punkter, 4 och 5, läggs till.

Innebörden av ändringen av **punkt 2**, som syftar till att tillvarata hittills vunna tillämpningserfarenheter, är att TSD skall användas för att ange vilka bedömnings- och kontrollförfaranden som anmälda organ skall använda.

Innebörden av ändringen av **punkt 3** är att medlemsstaterna i vissa fall av modernisering och ombyggnad av ett redan i bruk taget strukturellt delsystem, skall kräva att innehavaren av det ansöker om nytt tillstånd att ta det i bruk efter att det byggts om eller moderniserats. Medlemsstaterna skall också kräva att innehavare av sådana delsystem skall lämna in en beskrivning av ombyggnads- eller moderniseringsprojektet. Medlemsstaten skall på grundval av beskrivningen och med utgångspunkt från bl.a. de bestämmelser om geografiskt tillämpningsområde som anges i TSD, avgöra om projektet är av en sådan karaktär att ett nytt tillstånd till ibruktagande behövs. Nytt tillstånd skall alltid krävas om den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen påverkas av det planerade arbetet. Medlemsstaten skall, om nytt tillstånd för ibruktagande behövs, också ange i vilken utsträckning TSD skall tillämpas på projektet. Slutligen skall medlemsstaten meddela kommissionen och de övriga medlemsstaterna om sitt beslut. Ändringarna av punkt 3 syftar till att tillvarata hittills vunna tillämpningserfarenheter. Delvis följer de också av bestämmelserna i direktiv 2004/50/EG om utvidgningen av det geografiska tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG.

Den huvudsakliga innebörden av bestämmelserna i den nya **punkt 4**, som är identiska med motsvarande bestämmelser i direktiv 96/48/EG i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG, är att medlemsstaterna skall inrätta och föra särskilda nationella fordonsregister och sörja för kodmärkning av järnvägsfordon.

Den huvudsakliga innebörden av bestämmelserna i den nya **punkt 5**, som är identiska med motsvarande bestämmelser i direktiv 96/48/EG i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG, är att de gemensamma specifikationerna för nationella fordonsregister skall utarbetas av ERA och antas av kommissionen efter samråd med DKS-kommittén.

Överväganden och förslag

De nya bestämmelserna i **punkt 2** bedöms endast beröra arbetet med att bereda svenska strategier och ståndpunkter för påverkan av TSD-utvecklingsarbetet.

Punkt 3

Överväganden och förslag med anledning av att nytt tillstånd skall krävas för ibruktagande av delsystem för vilka de väsentliga kraven gäller och som redan godkänts för ibruktagande, men därefter byggts om eller moderniserats, har redan behandlats under punkt 4.2.3.1, artikel 14, punkt 3 ovan.

Överväganden och förslag rörande medlemsstaternas skyldighet att till kommissionen och övriga medlemsstater anmäla delsystem för vilka andra specifikationer än TSD har tillämpats är behandlade under 4.2.3.1, artikel 16 ovan. Det väsentliga i detta sammanhang är att JVS, i samband med beslut om att ett nytt godkännande krävs, i förekommande fall underlättar kommissionen och övriga medlemsstater om vilka andra specifikationer än TSD som skall användas för att uppfylla de väsentliga kraven vid ombyggnads- eller moderniseringsprojekt.

Punkt 4

Bestämmelserna i 2 kapitlet i järnvägsförordningen bör som tidigare nämnts kompletteras med en bestämmelse om godkännande av fordon från stater utanför EES-området och Schweiz. Syftet är att ta tillvara de möjligheter som sista stycket i punkt 4 öppnar för medlemsstaterna att godkänna ibruktagande av sådana järnvägsfordon. Därigenom skulle t.ex. genomförandet av eventuell framtida gränsöverskridande trafik med t.ex. ryska fordon inom den s.k. Barentsområdet kunna underlättas. För att kunna ta fordon, som används i stater utanför EES-området och Schweiz, i bruk även på svenska järnvägsnät måste de åtminstone uppfylla järnvägslagens krav på säkerhet. Enligt punkt 4 räcker inte det. De skall också på ett tydligt sätt vara identifierbara i enlighet med något kodsysteem i syfte att göra registrering i medlemsstatens nationella fordonsregister meningsfull. Det finns därför skäl att införa en bestämmelse om godkännande av fordon från stater utanför EES-området eller Schweiz i järnvägsförordningens andra kapitel. Bestämmelsen bör ange kraven för att sådana fordon skall kunna godkännas. Bestämmelsen bör utformas på så sätt att alla typer av fordon omfattas av den, alltså även höghastighetsfordon. Punkten föranleder i övrigt inga andra överväganden och förslag än de som redan nämnts under 4.2.3.1 artikel 14 punkt 4.

Punkt 5

Punkten föranleder inga andra överväganden än de som redan nämnts under 4.2.3.1 artikel 14 punkt 5.

Artikel 15

Ändringen av artikel 15 i direktiv 2001/16/EG är identisk med ändringen av samma artikel i direktiv 96/48/EG. Ändringen föranleder inte heller några andra överväganden än de som redovisats under 4.2.3.1, artikel 15.

Artikel 16

Ändringen av artikel 16 i direktiv 2001/16/EG är identisk med ändringen av samma artikel i direktiv 96/48/EG. Ändringen föranleder inte heller några andra överväganden och förslag än att ändra bestämmelsen i 2 kap. 8 § i järnvägsförordningen på det sätt som redovisas under 4.2.3.1, artikel 16. Denna ändring genomför dock också bestämmelserna i direktiv 2001/16/EG, artikel 14, punkt 3 i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG. De senare bestämmelserna diskuterades ovan under artikel 14, punkt 3 och rör medlemsstaternas plikt att anmäla beslut om krav på nytt godkännande för delsystem som moderniserats eller byggts om samt att meddela i vilken grad TSD skall tillämpas i ombyggnads- eller moderniseringsarbetet.

Artikel 20

Ändringen av artikel 20 i direktiv 2001/16/EG är identisk med ändringen av samma artikel i direktiv 96/48/EG. Ändringen föranleder inte heller några andra överväganden än de som redovisats under 4.2.3.1, artikel 20.

Artikel 24

Ändringen av artikeln, som innehåller bestämmelser om register över delsystem i järnvägssystemet för konventionella tåg, består i att punkt 2 omformuleras. Innebörden är dels att en kopia av dessa register skall överlämnas till ERA istället för ett s.k. representativt gemensamt organ, dels att kraven på tillgänglighet till registren snävas in. Istället för att vara tillgängliga för allmänheten behöver registren endast vara tillgängliga för ”de professionella aktörerna från sektorn”.

Överväganden

Inga genomförandeåtgärder är nödvändiga. I övrigt hänvisas till diskussionen under 4.2.3.1, artikel 22a.

Bilaga VII

Ändringen av bilagan består i att punkt 2 i denna formuleras om för att säkerställa anmälda organs oavhängighet i förhållande till olika myndighetsfunktioner inom järnvägssektorn. Syftet bakom ändringen är att tillvarata hittills vunna tillämpningserfarenheter.

Överväganden

SWEDAC är enligt 5 § i lagen (2003:777) om teknisk kontroll behörigt att besluta om en ansökan att verka som anmält organ i Sverige. Beslutet skall enligt 3 § bl.a. grunda sig på den rättsakt som anmälan avser. På järnvägsområdet är detta liktydigt med direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. Ändringen kräver därför inga särskilda genomförandeåtgärder.

5 Järnvägssäkerhetsdirektivet

5.1 Bakgrund

Till skillnad från övriga trafikslag, som sjöfart, flyg-, och vägtrafik, har järnvägarna inom EU traditionellt reglerats helt nationellt. 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 säkerhetsbestämmelser. Rent konkret har det inneburit att tågen vid internationell trafik stannat vid gränsen, bytt lok och personal, haft flera tekniska system etc. 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. Genom rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg tas de första stegen mot gemensam reglering av den europeiska järnvägstrafiken genom att marknaden öppnas för internationell godstrafik. I arbetet med framtagande av det tredje järnvägspaketet har nyligen beslutats att också marknaden för internationell persontrafik skall öppnas för konkurrens från 2010. För att en ökning av den internationella trafiken inte skall

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.

5.2 Syfte

Det övergripande syftet med järnvägssäkerhetsdirektivet anges i direktivet vara att säkerheten på gemenskapens järnvägar på systemnivå skall utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster skall underlättas. Syftet skall uppnås genom regleringar på olika nivåer. Dels fastställs i direktivet vissa materiella bestämmelser som medlemsländerna skall genomföra i nationell lagstiftning. Det rör exempelvis bestämmelser om *säkerhetsstyrningssystem* och *säkerhetsintyg*. Dels skall på överstatlig nivå fastställas *säkerhetsmetoder* och *säkerhetsmål*, som medlemsstaterna skall efterleva genom att anta nationella säkerhetsbestämmelser som överensstämmer med dessa. Säkerheten på delsystem- och komponentnivå regleras i direktiven om driftskompatibilitet¹, där det föreskrivs att delsystemen skall överensstämma med de ”väsentliga kraven” och med gällande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), se avsnitt 4.1.1.

Tanken är att säkerheten skall förbättras kontinuerligt i takt med den tekniska och vetenskapliga utvecklingen på området ”när det är rimligen genomförbart”. Endast åtgärder som bedöms rimliga med hänsyn till bland annat järnvägstrafikens konkurrenskraft bör föreskrivas².

Som nämns ovan är avsikten att direktivets syfte bland annat skall uppnås genom att medlemsstaternas regelsystem successivt harmoniseras utifrån gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder, som skall utarbetas av den nyinrättade

¹ Direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG, senast ändrade genom direktiv 2004/50/EG

² Direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet), ingressen, p.4

Europeiska järnvägsbyrån³ (ERA). Grunden för ERA:s arbete skall utgöras av befintliga nationella säkerhetsbestämmelser i de olika medlemsstaterna.

Med säkerhetsmål avses den lägsta säkerhetsnivå som järnvägssystemet måste uppnå, uttryckt i termer av en acceptabel risknivå. Hur dessa mål konkret kommer att utformas och formuleras är än så länge oklart. Troligtvis kommer de att innehålla formuleringar av typen ett högsta antal personskador per trafik kilometer eller dylikt. När det gäller säkerhetsmetoderna skall de användas för att beskriva hur det skall bedömas om gällande säkerhetsmål- och nivåer är uppfyllda. Det kommer förmodligen framförallt att innehålla bestämmelser om hur medlemsstaterna skall bedöma om ett säkerhetsstyrningssystem uppfyller kraven.

För att ytterligare underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten skall säkerhetsmyndigheterna i medlemsstaterna, i vårt fall Järnvägsstyrelsen, samla in information rörande *gemensamma* säkerhetsindikatorer. Det rör exempelvis uppgifter om antal olyckor, antal personskador, antal tillbud samt andra händelser som skulle ha kunnat leda till olyckor.

Härutöver anges att ansvarsfördelningen mellan aktörerna på järnvägsmarknaden skall fastställas. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall 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. Detta egenansvar skall skiljas från medlemsstaternas uppgift att tillhandahålla ett regelverk och utöva tillsyn över att detta regelverk efterlevs. Denna del av säkerhetsarbetet skall uppnås genom utarbetande av gemensamma principer för hantering, reglering och tillsyn när det gäller järnvägssäkerhet.

Det faktum att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen ansvarar för säkerheten inom sin del av järnvägssystemet, skall

³ Europarådets och rådets förordning nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättandet av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen).

inte heller frånta andra aktörer som tillverkare, underhållsleverantörer, tillhandahållare av vagnar, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter ansvaret för sina produkter och tjänster⁴.

Avslutningsvis uppställs i direktivet krav på att medlemsstaterna, om de inte redan har sådana, skall 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 i Sverige utvecklas strategier för att så långt möjligt påverka utformningen i önskvärd riktning. Uppgiften ligger i första hand på Järnvägsstyrelsen, men även på Banverket.

5.3 Tillämpningsområdet

Utgångspunkten är att reglerna i järnvägssäkerhetsdirektivet och i de nationella säkerhetsbestämmelser som kommer att antas i enlighet med de principer som uppställs i direktivet skall gälla inom hela järnvägssystemet. Medlemsstaterna är dock, i likhet med vad som gäller för övriga direktiv på järnvägsområdet, oförhindrade att undanta dels tunnelbanor och spårvägar, dels järnvägsnät som endast är avsedda för lokala persontransporter och som är funktionellt åtskilda från järnvägssystemet i övrigt. Även privatägd infrastruktur som enbart används för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik får undantas från direktivets tillämpningsområde. Det gäller i första hand s.k. industrispår (artikel 2).

Förslag: Bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet bör, med undantag för bestämmelserna om undersökning av olyckor (se nedan avsnitt 6.2), ges samma tillämpningsområde som järnvägslagen.

⁴ Direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet), ingressen p.6.

Skäl för förslaget: Järnvägslagen gäller för järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande och organisation av järnvägstrafik. Lagen gäller inte för tunnelbana och spårväg. I denna promemoria föreslås också att fristående järnvägsnät avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik och fristående järnvägsnät för museitrafik skall undantas från lagens tillämpningsområde (se avsnitt 4.2.1.2 och 7.2.1.2). De banor som i första hand ryms inom definitionen fristående järnvägsnät för stads- och förortstjänster för persontrafik är Roslags-, Saltjö- och Lidingöbanorna. Det finns ingen anledning att verksamheten på den typen av fristående nät skall behöva anpassas till, i vissa avseenden relativt svåradministrerade och komplicerade EG-harmoniserade regler vars syfte är att skapa förutsättningar för konkurrens på spåren, som där ändå aldrig blir aktuell. Detsamma gäller museitrafik på fristående järnvägsnät.

För att kunna anpassa kravnivån utifrån den aktuella verksamheten, bör rent generellt de möjligheter till undantag från EG-regelverken som erbjuds nyttjas. Annars finns det risk för att det övergripande målet med bestämmelserna, att främja en ökad järnvägstrafik, motverkas genom onödiga kostnader och betungande administration. Det betyder naturligtvis inte att säkerheten på dessa nät får eftersättas. De kommer i stället att omfattas av lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, som nu förslås ges namnet lag om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar. Det finns inte heller något hinder mot att verksamhetsutövare som omfattas av undantagen frivilligt kan anpassa sin verksamhet till EU-standard.

5.4 Utveckling och hantering av säkerhet

Medlemsstaterna ges genom järnvägssäkerhetsdirektivet ett övergripande ansvar för att se till att säkerheten på landets järnvägar upprätthålls och kontinuerligt förbättras. I detta arbete skall förebyggande av allvarliga olyckor prioriteras.

För att främja skapandet av ett gemensamt europeiskt järnvägstransportsystem är det också väsentligt att de säkerhetsbestämmelser som fastställs redovisas öppet och tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt (artikel 4.1). Risker finns annars att säkerhetsbestämmelserna kan användas som ett förtäckt sätt att främja exempelvis landets egna aktörer till nackdel för utländska järnvägsföretag.

En av grundprinciperna i direktivet är att ansvaret för riskhanteringen och en säker drift läggs på infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen, som skall ansvara för sina respektive delar av järnvägssystemet. Tonvikten skall läggas på egenkontrollsystem, säkerhetsstyrningssystem, som aktörerna själva upprättar (artikel 4.3). Myndigheternas uppgift blir i detta avseende att kontrollera att företagets säkerhetsstyrningssystem uppfyller gällande krav. Detta är en ordning som vi har redan i dag i Sverige och det kommer därför inte att krävas någon förändring av systemet som helhet med anledning av direktivet. Däremot införs genom direktivet en rad nya och sinsemellan snarlika begrepp för riskhantering, säkerhetsarbetet och rapportering som kommer behöva införas i våra regelverk. Ibland har dessa motsvarigheter i vårt nuvarande regelverk. Som exempel kan nämnas att det som i direktivet kallas för säkerhetsstyrningssystem i huvudsak motsvarar vår nuvarande säkerhetsordning. För enhetlighetens skull, och för att underlätta framväxten av en gemensam europeisk järnvägsmarknad, är det en fördel med en gemensam begreppsapparat. Sådana begrepp i den svenska lagstiftningen bör därför ändras.

5.4.1 Gemensamma säkerhetsindikatorer

För att göra det lättare att bedöma om de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten skall medlemsstaterna samla in information om gemensamma säkerhetsindikatorer (artikel 5). Informationen skall hämtas från den säkerhetsrapport säker-

hetsmyndigheten årligen skall upprätta, offentliggöra och överlämna till den Europeiska järnvägsbyrån, ERA. Vilka indikatorer som skall rapporteras framgår av bilaga I till direktivet. Det avser indikatorer som hänför sig till olyckor, tillbud och händelser som hade kunnat leda till olyckor, olycksföljder samt indikatorer som hänför sig till infrastrukturens tekniska säkerhet och säkerhetsstyrning. Som exempel på sådana faktauppgifter som efterfrågas kan nämnas antalet olyckor, uppdelat på olika kategorier av olyckor samt antalet skadade personer uppdelat på passagerare, personal, plankorsningstrafikanter och obehöriga personer som befinner sig på järnvägsområdet.

Det första referensåret skall vara 2006 och skall tas upp i den rapport som presenteras 2007.

Förslag: Järnvägsstyrelsen skall samla in information om gemensamma säkerhetsindikatorer.

Skäl för förslaget: Eftersom Järnvägsstyrelsen kommer att upprätta den säkerhetsrapport från vilken uppgifterna om säkerhetsindikatorerna skall hämtas, bör Järnvägsstyrelsen även ges uppgiften att samla in dessa uppgifter.

5.4.2 Gemensamma säkerhetsmetoder

Som framgår ovan avses med gemensamma säkerhetsmetoder, metoder som skall användas för att beskriva hur väl en viss aktör uppfyller gällande säkerhetsmål och säkerhetsnivåer.

Bestämmelserna i direktivet om gemensamma säkerhetsmetoder riktar sig nu i första skedet främst till den Europeiska järnvägsbyrån (ERA). Det är ERA som skall utarbeta förslag på gemensamma säkerhetsmetoder som skall antas av kommissionen, en första uppsättning före den 30 april 2008 och en andra uppsättning före den 30 april 2010. Den första uppsättningen skall minst omfatta metoder för riskvärdering och riskbedömning (artikel 6.1). Övriga punkter avser bedömning för överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd samt

metoder för kontroll av att strukturella delsystem, som ännu inte omfattas av en TSD, drivs och underhålls i enlighet med sådana väsentliga krav som fastställts på området.

De förslag som lämnas av ERA skall hämtas från nu gällande regelverk i de olika medlemsstaterna. ERA måste därför göra en genomgång av de nationella regleringarna. ERA skall i takt med utvecklingen av järnvägssäkerheten regelbundet se över och vid behov omarbete säkerhetsmetoderna. I detta arbete skall erfarenheter av hur metoderna fungerar i praktiken beaktas.

Förslag: Regeringen skall tillse att det i takt med att EG-kommissionen antar gemensamma säkerhetsmetoder, införs sådana regler i våra nationella författningar som behövs för att överensstämja med dessa metoder.

Skäl för förslaget: Medlemsstaterna åläggs genom direktivet att företa sådana ändringar i sina nationella författningar som behövs för att överensstämja med antagna säkerhetsmetoder. Regeringen har det övergripande ansvaret för att nödvändiga ändringar kommer till stånd. I de fall antagna metoder inte kräver förändringar av lagar eller förordningar, utan kan genomföras på föreskriftsnivå med stöd av befintliga bemyndiganden, ankommer det dock på Järnvägsstyrelsen att införa reglerna i sin författningssamling, JvSFS. Det bör dock i varje enskilt fall förekomma en dialog mellan Järnvägsstyrelsen och ansvarigt departement om vilken författningsnivå som krävs och är lämpligast i det enskilda fallet.

5.4.3 Gemensamma säkerhetsmål

Även bestämmelserna om gemensamma säkerhetsmål i direktivet riktar sig primärt till ERA. En första uppsättning gemensamma säkerhetsmål, dvs. kriterier för den lägsta säkerhetsnivån som måste uppnås inom dels de olika delarna av järnvägssystemet, dels för systemet som helhet, skall i enlighet med förslag från ERA antas av kommissionen senast den 30 april 2009. I de

gemensamma säkerhetsmålen skall det fastställas kriterier för en acceptabel risknivå för såväl individer som för samhället i stort.

Den första uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål skall bygga på en genomgång av befintliga mål och säkerhetsnivåer i de olika medlemsstaterna. Det anges särskilt att inte någon medlemsstat skall behöva sänka sin nuvarande säkerhetsnivå med anledning av de nya gemensamma säkerhetsmålen. Den andra uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål skall i stället bygga på erfarenheterna från den första uppsättningen. Dessa skall antas av kommissionen senast den 30 april 2011.

Alla förslag måste också anpassas till medlemsstaternas allmänna skyldigheter när det gäller att kontinuerligt förbättra järnvägssäkerheten utifrån tekniska och vetenskapliga framsteg. Även medlemsstaternas skyldigheter att fastställa och upprätthålla säkerhetsbestämmelser på ett öppet och icke-diskriminerande sätt skall beaktas (artikel 7.3). Till förslagen skall också fogas en kostnads- och nyttoanalys som skall innehålla uppgifter om de sannolika ekonomiska effekter förslagen kommer att få för berörda aktörer samt vilken effekt förslagen har när det gäller att förbättra säkerheten. Förslagen skall också innefatta en tidsplan för genomförandet. Detta gäller i synnerhet om förslagen innebär omfattande investeringar.

Förslag: Regeringen skall i takt med att EG-kommissionen antar gemensamma säkerhetsmål, och i enlighet med de tidsplaner för genomförande som anges i dessa, se till att sådana ändringar av nationella författningar som behövs för att uppfylla dessa mål görs.

Skäl för förslaget: Medlemsstaterna åläggs att göra alla de ändringar i sin nationella lagstiftning som behövs för att uppfylla de gemensamma säkerhetsmål som antas av kommissionen i takt med de tidsplaner för genomförande som anges i dessa (artikel 7.6). Medlemsstaternas skall också anmäla dessa bestämmelser till kommissionen.

5.4.4 Nationella säkerhetsbestämmelser

Det är genom nationella säkerhetsbestämmelser medlemsstaterna skall genomföra kommande EU-regelverk (artikel 8.1). De harmoniserade EU-reglerna skall dock bygga på redan existerande nationella säkerhetsbestämmelser i de olika medlemsstaterna. Det råder alltså en slags växelverkan där avsikten är att skapa ett harmoniserat regelverk, utan att det medför alltför stora förändringar för de enskilda medlemsstaterna. För att möjliggöra en sådan genomgång åläggs medlemsstaterna att senast den 30 april 2005 underrätta kommissionen om alla tillämpliga nationella säkerhetsbestämmelser och ange deras tillämpningsområde. Det råder för närvarande viss oenighet bland medlemsländerna vad som avses med nationella säkerhetsbestämmelser. T.ex. om begreppet kan innefatta företags specifika regler eller regler utfärdade på delstatsnivå. Här i Sverige har det ansetts omfatta lagar, förordningar och föreskrifter och en underrättelse om sådana bestämmelser har lämnats till kommissionen.

Om en medlemsstat efter det att en anmälan om gällande nationella säkerhetsbestämmelser har gjorts, avser att vidta ändringar i sådana föreskrifter, måste kommissionen genast underrättas. Detta gäller dock inte om bestämmelsen enbart avser tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD). Eftersom siktet är inställt på en successiv harmonisering av säkerhetsbestämmelserna, är dock tanken att antagandet av nya nationella säkerhetsbestämmelser skall begränsas så långt möjligt till dess att kommissionen antagit gemensamma säkerhetsmål.

Om en medlemsstat efter det att kommissionen antagit gemensamma säkerhetsmål avser att anta en ny nationell bestämmelse, som antingen medför en högre säkerhetsnivå än vad som föreskrivs i säkerhetsmålen, eller kan påverka verksamhet som utövas av ett järnvägsföretag från en annan medlemsstat, måste samråd ske med berörda parter och kommissionen tillfrågas. Ett utkast till bestämmelsen med motiven för att införa bestämmelsen måste presenteras. Om kommissionen anser att

bestämmelsen är oförenlig med de gemensamma säkerhetsmetoderna, eller säkerhetsmålen eller att den utgör förtäckt diskriminering eller begränsning av transporterna mellan medlemsstaterna, kan ett beslut riktas till medlemsstaten i enlighet med förfarandet i artikel 27.2⁵.

Om kommissionen inte är lika säker på sin sak, men ändå starkt tvivlar på att den nya bestämmelsen är oförenlig med regelverket eller anser att den utgör godtycklig diskriminering, skall kommissionen meddela medlemsstaten att skjuta upp införandet av bestämmelsen och inom sex månader fatta ett beslut om bestämmelsen skall tillåtas eller inte i enlighet med förfarandet i artikel 27.2 (artikel 8.7 tredje stycket).

Förslag: Regeringen skall till EG-kommissionen anmäla alla nya nationella säkerhetsbestämmelser, liksom planerade ändringar av sådana bestämmelser som meddelas i lag eller förordning. Järnvägsstyrelsen skall göra motsvarande anmälan om den nya eller förändrade bestämmelsen skall göras i föreskrift.

Skäl för förslaget: Den instans som avser att utfärda en föreskrift bör sköta kommunikationen med kommissionen. Regeringen, genom ansvarigt departement, bör därför göra anmälan till kommissionen i de fall den nationella säkerhetsbestämmelsen skall göras i lag eller förordning. Järnvägsstyrelsen skall sköta kontakterna med kommissionen om man avser att införa eller ändra en nationell säkerhetsbestämmelse genom myndighetsföreskrift.

⁵ Enligt artikel 27.2 skall det förfarande för beslutsfattande tillämpas som anges i Rådets beslut (1999/468/EG) av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövande av kommissionens genomförandebefogenheter, artikel 5 och 7 samt med beaktande av artikel 8.

5.5 Säkerhetsstyrningssystem

Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet skall både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inrätta säkerhetsstyrningssystem. Syftet med systemet är att se till att järnvägssystemet uppfyller de gemensamma säkerhetsmålen, de nationella säkerhetsbestämmelserna, sådana säkerhetsbestämmelser som fastställts i TSD:er samt sådana regler som framgår av tillämpliga delar av gemensamma säkerhetsmetoder. Till skillnad från de ovan beskrivna reglerna riktar sig dessa bestämmelser direkt till de enskilda företagen. Införandet av bestämmelsen kräver därför lagform, med bemyndigande till regering vidare till Järnvägsstyrelsen att närmare föreskriva om saken.

Förslag: Nuvarande säkerhetsordning skall ersättas med säkerhetsstyrningssystem och kompletteras med det innehåll som föreskrivs i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Skäl för förslaget: I nuvarande lagstiftning uppställs krav på att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall ha en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver de regler som uppställs i lagen och i föreskrifter utfärdade med stöd av bemyndiganden i lagen. Syftet med denna bestämmelse har stora likheter med direktivets säkerhetsstyrningssystem. Det kan övervägas om det är lämpligast att addera ett krav på inrättande av säkerhetsstyrningssystem, att låta säkerhetsstyrningssystemet ersätta nuvarande säkerhetsordning eller att behålla begreppet säkerhetsordning, men modifiera innehållet. För att inte göra administrationen runt säkerhetsarbetet alltför tungrodd, bör det första alternativet undvikas. Eftersom säkerhetsstyrningssystemet har getts en så central roll i järnvägssäkerhetsdirektivet med betydelse för bland annat för hur säkerhetsintygen skall utformas (se nedan avsnitt 5.7.1), och för att i någon mån underlätta samarbetet över gränserna, bör direktivets begrepp användas. Detta blir också en markering av att de materiella kraven ändras.

Förslag: Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Systemet, som skall dokumenteras, utgör den organisation som införts och de åtgärder som vidtagits för att trygga en säker verksamhet. Systemet skall innehålla sådana säkerhetsbestämmelser för verksamheten som behövs utöver lag, förordning och föreskrifter.

Skäl för förslaget: Dagens säkerhetsordning utgör i huvudsak en verksamhetsspecifik regelbok, där det framgår hur företaget bedriver sin verksamhet för att följa mer övergripande bestämmelser i lag och andra föreskrifter. Ett säkerhetsstyrningssystem enligt direktivet definieras som ”organisation och åtgärder som införts av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag för att trygga en säker verksamhet”. Det skall uppfylla de krav som räknas upp i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet⁶. Där sägs det att dokumentet skall innehålla en beskrivning av ansvarsförhållandena inom järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens organisation. Det skall visa hur ledningens kontroll på olika nivåer inom företaget skall säkras, hur personal på alla nivåer berörs och hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet kan tryggas. Kraven får anpassas till den aktuella verksamhetens, art, omfattning och övriga förhållanden.

Som grund för säkerhetsstyrningssystemet skall varje organisation som berörs av bestämmelsen dels ha en säkerhetspolicy som godkänts av ledningen och kommunicerats med hela personalen, dels kvantitativa och kvalitativa mål för att upprätthålla och förbättra säkerheten, samt dels förfaranden för att kunna uppfylla befintliga och nya normer i TSD:er, nationella säkerhetsbestämmelser, i andra bestämmelser och i myndighetsbeslut.

⁶ 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)

Säkerhetsstyrningssystemet skall också innehålla förfaranden och metoder för att utföra riskbedömningar och riskhantering när driftsförhållanden ändras eller nytt materiel tas i användning som kan medföra nya risker.

I dokumentet måste också finnas program för utbildning av personal, rutiner för att sprida information ut i organisationen, förfaranden för hur säkerhetsinformation skall dokumenteras och olyckor rapporteras, utredas och analyseras. Avslutningsvis måste säkerhetsstyrningssystemet innehålla larmrutiner och bestämmelser om återkommande revisioner av hela säkerhetsstyrningsdokumentet.

Hur de materiella och formella kraven mer i detalj skall utformas bör, liksom i dag när det gäller säkerhetsordningen, genom bemyndigande överlåtas till Järnvägsstyrelsen att utifrån direktivets krav föreskriva. Av bestämmelsen i lagen bör dock framgå att säkerhetsstyrningssystemet utgör själva organisationen och att dokumentationen av systemet, utöver ett verksamhets-specifikt regelverk, måste innefatta en beskrivning av hur företaget uppfyller kraven i lag och i andra föreskrifter.

Infrastrukturförvaltare skall enligt direktivet se till att deras säkerhetsstyrningssystem är utformat på ett sådant sätt att effekterna av den trafik som bedrivs på järnvägsnätet av olika järnvägsföretag beaktas och att det skapas förutsättningar för alla järnvägsföretag att kunna bedriva trafik i enlighet med TSD, nationella säkerhetsbestämmelser och de villkor som föreskrivs i deras respektive säkerhetsintyg. Det är Järnvägsstyrelsen som kommer att meddela föreskrifter om hur ett säkerhetsstyrningssystem skall utformas. Myndigheten bör därvid tillse att bestämmelserna utformas på ett sådant sätt som möjliggör för infrastrukturförvaltarna att behandla järnvägsföretagen på ett likvärdigt sätt.

5.6 Säkerhetsrapport

Förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall senast den 30 juni varje år till säkerhetsmyndigheten överlämna en säkerhetsrapport

Skäl för förslaget: I järnvägssäkerhetsdirektivet uppställs krav på att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag senast den 30 juni varje år till säkerhetsmyndigheten skall överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående året (artikel 9.4). Rapporten skall bland annat innehålla uppgifter om hur organisationens samlade säkerhetsmål är uppfyllda och resultatet av företagets säkerhetsplaner samt om utarbetandet av nationella säkerhetsindikatorer och av de gemensamma säkerhetsindikatorer som fastställts i enlighet med kraven i bilaga I till direktivet, i den utsträckning detta har betydelse för den aktuella verksamheten. Rapporten skall också innehålla resultaten av den interna säkerhetsrevisionen samt synpunkter på fel och brister i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning som skulle kunna ha betydelse för säkerhetsmyndigheten. I lagen bör tas in en bestämmelse om skyldigheten att årligen lämna en säkerhetsrapport. Mer detaljerade regler om krav på innehåll, bör genom bemyndigande lämnas vidare till Järnvägsstyrelsen att föreskriva om.

5.7 Tillstånd

5.7.1 Säkerhetsintyg

Om ett järnvägsföretag, som först etablerat sig i ett annat medlemsland och där innehar ett säkerhetsintyg avser att bedriva trafik på svenska järnvägsnät, skall för att erhålla säkerhetsintyg här i landet endast krävas en prövning av om järnvägsföretaget kan uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för säker trafik på det svenska järnvägsnätet

Nuvarande ordning

För att bedriva trafik på svenska järnvägsnät krävs enligt huvudregeln en licens och ett säkerhetsintyg. Licensen utgör ett generellt tillstånd att utföra trafik och är redan i dag giltigt inom hela EES och i Schweiz. Säkerhetsintyget är dock specifikt för varje land. För järnvägsföretag som redan innehar en licens och som avser att utföra trafik här i landet prövar alltså Järnvägsstyrelsen endast om säkerhetsintyg skall beviljas. Ett säkerhetsintyg skall beviljas om järnvägsföretaget kan antas uppfylla säkerhetsbestämmelserna i järnvägslagen (2004:519) och sådana föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigande i järnvägslagen samt använder järnvägsfordon som uppfyller gällande krav. Vidare krävs att järnvägsföretaget innehar försäkringar som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av trafiken. Kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning.

Föreslagen ordning

Bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet innebär att inte bara licensen, utan även en del av säkerhetsintyget, skall gälla inom EES och i Schweiz. Bestämmelsen inskränker sig dock till de fall då järnvägsföretaget ansöker om att få utföra, med den som redan prövats, ”likvärdiga” järnvägstransporter. Vad som anses utgöra likvärdiga järnvägstransporter framgår inte av direktivet, utan får avgöras av den tillståndsprövande myndigheten. Det ligger nära till hands att en skiljelinje skall dras mellan exempelvis gods- och persontrafik samt mellan lokal och långväga trafik.

Tanken är att säkerhetsintyget skall delas upp i en generell del (A-del) som prövas i det land järnvägsföretaget först etablerar sin verksamhet. Den prövningen skall innefatta en bedömning av om järnvägsföretaget har ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller gällande krav (se ovan avsnitt 5.5).

I varje land järnvägsföretaget avser att utföra trafik skall en prövning göras av om järnvägsföretaget uppfyller de särskilda krav som är nödvändiga för att på ett säkert sätt utföra trafik på det landets järnvägsnät (B-del). Det innebär att järnvägsföretaget alltid skall ha ett fullständigt säkerhetsintyg (både A och B-del) från det land i vilket företaget först etablerade sin verksamhet, och att sedan B-delen måste sökas på nytt i varje enskilt land där järnvägsföretaget avser att bedriva verksamhet. B-delen får innefatta en prövning av om järnvägsföretaget uppfyller krav i gällande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och i nationella säkerhetsbestämmelser. Prövningen får också omfatta godkännande av personalintyg och godkännande att ta i bruk den rullande materielen järnvägsföretaget använder.

Avsikten är på sikt att hela säkerhetsintyget skall gälla inom gemenskapen. Före den 30 april 2009 skall ERA överlämna en rapport till kommissionen med rekommendationer om en modell för övergången till ett gemensamt säkerhetsintyg.

Förslag: Ett säkerhetsintyg utfärdat i annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige i den utsträckning kraven på att erhålla säkerhetsintyg här i landet är uppfyllda. Om kraven inte fullt ut är uppfyllda, krävs en komplettering av intyget med sådana särskilda villkor som krävs för säker trafik på det svenska järnvägsnätet (B-del).

Skäl för förslaget: Den modell för uppdelning av säkerhetsintyget som uppställs i direktivet är inte oproblematisk. Ett förfarande som innebär att A-delen av säkerhetsintyget, dvs. godkännandet av säkerhetsstyrningssystemet, skall vara giltigt inom hela gemenskapen utan vidare prövning kan bli svårtillämpad eftersom innehållet i säkerhetsstyrningssystemet, enligt innehållsbeskrivningen i direktivets bilaga III, till stora delar är knutet till trafiken på ett visst järnvägsnät. Tillståndmyndigheten måste därför i praktiken göra en prövning av på vilket sätt A-delen av intyget måste kompletteras för att uppnå säker trafik på

det järnvägsnät i Sverige där järnvägsföretaget ansöker om att få utföra trafik.

Syftet med bestämmelsen är att det inte skall vara möjligt för tillståndsmyndigheten att med en generell hänvisning till det egna landets säkerhetsbestämmelser neka ett utländskt järnvägsföretag tillstånd. Det är därför väsentligt att säkerhetsmyndigheten gör en saklig prövning av i vilka specifika avseenden komplettering krävs.

Regeln bör därför utformas så att ett säkerhetsintyg utfärdat i en annan stat bunden av järnvägssäkerhetsdirektivet skall vara giltigt i Sverige i den utsträckning kraven för att erhålla ett säkerhetsintyg här är uppfyllda. Den komplettering som krävs för att järnvägsföretaget skall kunna utföra säker trafik här i landet blir B-delen av intyget.

5.7.2 Tillståndsmyndighetens prövning

För att säkerhetsmyndigheten, dvs. Järnvägsstyrelsen, skall kunna utfärda den nätspecifika B-delen av säkerhetsintyget krävs att järnvägsföretaget lämnar de upplysningar som behövs för prövningen. Vilka uppgifter som skall lämnas framgår av bilaga IV till järnvägssäkerhetsdirektivet. Det gäller bland annat dokumentation om TSD, nationella säkerhetsbestämmelser och andra bestämmelser som gäller för verksamheten, personalen och den rullande materielen samt på vilket sätt företaget säkerställer att dessa regelverk uppfylls genom sitt säkerhetsstyrningssystem. För att undvika dubbelarbete och för att minska informationsmängden anges särskilt att dokumentation om TSD och andra krav som uppställs i driftskompatibilitetsdirektiven (96/48/EG och 2001/16/EG) skall hållas kortfattad.

För att underlätta för järnvägsföretag att etablera sig här i landet bör Järnvägsstyrelsen ge tydlig vägledning om vilka uppgifter som krävs och hur det går till att erhålla ett säkerhetsintyg. Det skall finnas en överskådlig och begriplig förteckning över alla de krav som ställs för att få tillstånd (artikel 12.2). Denna

skall tillhandahållas sökanden avgiftsfritt. Detta får anses ligga i myndigheters allmänna serviceskyldighet gentemot allmänheten. Här skall den dock även omfatta utländska företag. Järnvägsstyrelsen har redan i dag på sin hemsida information på engelska om de centrala regelverken. En ansökan måste dock göras på det språk säkerhetsmyndigheten begär (artikel 12.3).

5.7.3 Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

Förslag: Det nuvarande tillstånd för infrastrukturförvaltare skall byta namn till säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare och Banverket skall omfattas av tillståndskravet.

Nuvarande ordning

Det har krävts tillstånd för den som driver spåranläggning sedan 1991. I och med den nya direktivsanpassade begreppsapparat som infördes genom järnvägslagen (2004:519) kallas det "tillstånd för infrastrukturförvaltare". För att beviljas tillstånd skall den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen uppfylla dels krav på yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende, dels säkerhetsbestämmelserna i järnvägslagen och i föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigande i lagen. Kraven får anpassas efter verksamhetens art och omfattning.

Det finns en mängd infrastrukturförvaltare i landet, men Banverket är helt dominerande. Banverket är dock undantaget från tillståndskravet. Motiveringen till att Banverket undantogs från tillståndsplikten var att det föreföll föga meningsfullt att låta Banverket söka tillstånd att driva en verksamhet som statsmakterna ålagt verket att driva (se prop. 1990/91:1, s. 39). Även vid införandet av järnvägslagen anförde regeringen att Banverket, i sin egenskap av myndighet och förvaltare av statens spåranläggningar, intog en särställning i förhållande till övriga infra-

strukturförvaltare och att verket därför inte heller fortsättningsvis skulle behöva tillstånd.

Föreslagen ordning

I järnvägssäkerhetsdirektivet ges inte utrymme för att undanta Banverket från tillståndskravet⁷. Banverket bör därför jämföras med övriga infrastrukturförvaltare när det gäller krav på tillstånd. Även om det saknas skäl att befara att Banverket i dag inte uppfyller nödvändiga säkerhetskrav, kommer en prövning av en så omfattande verksamhet att kräva avsevärd tidsåtgång och personella resurser. Det är därför nödvändigt med en övergångsbestämmelse som medger Banverket tillräckligt med tid för att upprätta ansökningshandlingar och Järnvägsstyrelsen tillräckligt med tid för att pröva ansökningen. Tillståndsfrågan bör kunna vara prövad vid utgången av år 2007.

Bestämmelser om vad ett säkerhetstillstånd skall innehålla finns i direktivets artikel 11. Där sägs att infrastrukturförvaltaren för att få förvalta och driva anläggningar för infrastruktur skall ha ett säkerhetstillstånd från säkerhetsmyndigheten. Säkerhetstillståndet skall omfatta ett godkännande av säkerhetsstyrningssystemet och ett godkännande av de åtgärder som vidtagits av infrastrukturförvaltaren för att uppfylla särskilda krav som är nödvändiga för en säker konstruktion, säkert underhåll och en säker drift. Häri omfattas, i förekommande fall, även underhåll av systemet för trafikstyrning och signalering.

I sak kommer detta inte att innebära några stora förändringar jämfört med vad som gäller i dag. Eftersom säkerhetsordningen skall ersättas av ett säkerhetsstyrningssystem, blir det i likhet med vad som föreslås gälla för säkerhetsintyget, Järnvägsstyrelsens uppgift att pröva om detta uppfyller gällande krav. Säkerhetstillståndet skall förnyas när infrastrukturförvaltaren

⁷ 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 om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet), artikel 2.

begär det, dock minst vart femte år. Det åligger infrastrukturförvaltaren att hålla tillståndsmyndigheten informerad om förändringar i infrastrukturen, signalering eller kraftförsörjning samt andra förhållanden som kan påverka förutsättningarna för tillståndet. Järnvägsstyrelsen skall även fortsättningsvis kunna återkalla tillståndet om infrastrukturförvaltaren inte längre uppfyller kraven för tillstånd. Både utfärdande, förnyelse, ändringar och återkallelser av tillstånd skall inom en månad rapporteras till ERA.

För att terminologin skall överensstämma med den som tillämpas inom gemenskapen bör begreppet ”tillstånd för infrastrukturförvaltare” ersättas av ”säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare”.

5.7.4 Villkor, giltighetstid och omprövning

Förslag: Tillstånd skall förnyas när verksamhetsutövaren ansöker om detta, när det gäller säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 8 §, dock minst vart femte år eller när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring. Tillståndsmyndigheten får under tillståndets giltighetstid begära omprövning av tillståndet med anledning av väsentliga förändringar i säkerhetslagstiftning.

Skäl för förslaget: Tillstånd i form av säkerhetstillstånd eller säkerhetsintyg skall enligt järnvägssäkerhetsdirektivet förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, dock minst vart femte år (artikel 10.5 respektive 11.2). I dag gäller tillstånd tills vidare och bestämmelsen kommer därför att innebära ökade administrativa krav både på myndigheten och de enskilda företagen.

Redan i dag uppställs ett allmänt krav på verksamhetsutövare att upplysa säkerhetsmyndigheten om alla ändringar av verksamheten som kan ha betydelse för tillståndet. Säkerhetsmyndigheten kan med anledning av sådana uppgifter kräva att tillståndet skall omprövas eller att nya villkor för verksamheten skall införas. Ytterst har myndigheten också alltid möjlighet att åter-

kalla ett tillstånd om förutsättningarna för att bevilja tillståndet inte längre uppfylls.

Det femårsintervall för omprövning av tillståndet som nu föreskrivs är alltså av mer formell karaktär. Bestämmelsen i direktivet behöver dock inte tolkas så strikt att tillstånd skall förfalla efter fem år.

Tillståndshavaren skall tillse att en ansökan om förnyat tillstånd görs efter fem år, och bör upplysas om detta i samband med att tillstånd lämnas. Om tillståndshavaren inte fullgör denna skyldighet bör myndigheten kunna använda sig av de sedvanliga tillsynsverktygen som förelägganden, förbud eller återkallelse av tillståndet.

Redan i dag kan förutsättningarna för tillstånd och villkor omprövas när verksamheten genomgår en väsentlig förändring, jfr 3 kap. 9 § andra stycket och 8 kap. 5 § 1. Detta kräver därför egentligen inte någon ytterligare reglering. För att tydliggöra för sökanden i när det finns en skyldighet att ansöka om nytt tillstånd bör det dock anges i lagen.

På samma sätt som gäller i dag skall säkerhetsmyndigheten också återkalla ett tillstånd om bedömningen görs att järnvägsföretaget inte längre lever upp till villkoren. För ett utländskt järnvägsföretag här i Sverige innebär det att B-delen av ett säkerhetsintyg kommer att kunna återkallas av Järnvägsstyrelsen, som då också måste underrätta säkerhetsmyndigheten i det land som utfärdat A-delen av säkerhetsintyget. För svenska järnvägsföretag, som först etablerat verksamhet i Sverige, kan Järnvägsstyrelsen återkalla hela säkerhetsintyget. Säkerhetsmyndigheten skall också återkalla ett säkerhetsintyg om det visar sig att innehavaren inte har utnyttjat tillståndet under ett år efter utfärdandet. Hittills har gällt att tillstånd får återkallas om de inte utnyttjas under sex månader. Denna bestämmelse i 8 kap. 5 § 3 bör därför ändras.

Järnvägsstyrelsen skall underrätta den Europeiska järnvägsbyrån (ERA) utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse av säkerhetsintyg.

5.8 Tillgång till utbildning

I järnvägssäkerhetsdirektivet uppställs krav på att medlemsstaterna skall se till att järnvägsföretag som ansöker om säkerhetsintyg har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning av lokförare och ombordpersonal när sådan utbildning är nödvändig för att få säkerhetsintyg (artikel 13). Utbildningen måste innefatta nödvändig linjekännedom, trafikregler, signal- och trafikledningssystem och de rutiner för nödsituationer som tillämpas på de trafikerade linjerna. Medlemsstaterna skall också se till att infrastrukturförvaltare och sådan personal hos dem som utför säkerhetskritiska uppgifter har tillgång till rättvis och icke-diskriminerande utbildning.

Nuvarande ordning

I dag finns det utbildning för lokförare i Ängelholm, Mjölby och Hallsberg. Banskolan, som är en del av Banverket, bedriver utbildningen i Ängelholm. Utbildningen i Mjölby och Hallsberg bedrivs av TCC AB, som är ett privat bolag. Staten står dock för finansieringen även av dessa utbildningar genom s.k. KU-medel (kompetensutveckling), som tilldelas i förhållande till antalet elever som genomgår utbildningen. Utbildningen är uppdelad på basutbildning, typkunskap om järnvägsfordon och linjekännedom.

Linjekännedom har en central roll i utbildningen för att uppnå sådana särskilda krav som är nödvändig för säker trafik på ett visst järnvägsnät, och som därför krävs för att ett järnvägsföretag skall erhålla den kompletterande, nätspecifika B-delen, av ett säkerhetsintyg, se nedan avsnitt 5.5. Att erhålla linjekännedom kräver, förutom studier av ”Linjeboken”, att eleven åtminstone vid något tillfälle får åka med på den aktuella sträckan i förarhytten på ett lok för att kunna iaktta hur banan gestaltas på olika avsnitt, t.ex. signalers placering, banans lutning innan en plankorsning eller en station. På sikt är det möjligt att det kommer

att utvecklas videoteknik som kan ersätta detta, men i dagsläget krävs det alltså att eleven får åka med ett lok. Nuvarande ordning innebär att de enskilda operatörerna genom avtal har åtagit sig att solidariskt ta emot elever som genomgår lokförarutbildningar för sådan praktik.

När det gäller annan ombordpersonal ställs för närvarande inga särskilda krav på utbildning för dessa. I normalfallet får sådan personal efter anställning en viss säkerhetsutbildning av företaget som innefattar exempelvis hur fordonen skall utrymmas samt hur och när klartecken skall ges till lokförare.

Direktivet omfattar även krav på utbildning av infrastrukturförvaltare och sådan personal hos dessa som har hand om säkerhetskritiska uppgifter. Banskolan i Ängelholm tillhandahåller sådan utbildning.

Ovan nämnda utbildningar står öppna för alla, även för anställda vid utländska järnvägsföretag. Så länge det utförs järnvägstrafik i landet kommer det att finnas behov av och en marknad för sådan utbildning. Så även om staten inte har föreskrivit att just dessa utbildningar skall finnas, kan det förutsättas att dessa tjänster kommer att tillhandahållas även framgent.

Sammanfattningsvis får Sverige redan i dag anses uppfylla de krav som uppställs på medlemsstaterna att tillhandahålla utbildning för lokförare, annan ombordpersonal och infrastrukturförvaltare. Om förhållandena ändras kan det bli aktuellt med en reglering, t.ex. av Banskolans verksamhet.

<p>Förslag: Järnvägsstyrelsen skall följa marknaden för utbildningstjänster och underrätta ansvarigt departement om det finns behov av att förstärka statens insatser på området.</p>
--

Skäl för förslaget: Järnvägsstyrelsen bör bevaka att det finns sådana utbildningar som krävs för att få säkerhetsintyg och som är öppna för alla. Om myndigheten konstaterar att det saknas utbildningsmöjligheter bör ansvarigt departement underrättas, så att åtgärder kan vidtas. Det skulle leda för långt och innebära alltför stora kostnader att nu, för en eventuell kommande brist,

inrätta en mer omfattande statlig järnvägsutbildning. En sådan ordning skulle också innebära att fordon för utbildning skulle beredas plats på spåret med eventuell kapacitetsbrist som följd.

Att i lagstiftning föreskriva en skyldighet för enskilda företag att tillhandahålla utbildning och praktikplatser för utländska järnvägsföretag som vill bedriva trafik i landet skulle bli alltför ingripande och stå i strid med gängse regleringsteknik.

Det bör i sammanhanget också noteras att utbildningskraven i direktivet hänför sig till de krav som uppställs av säkerhetsmyndigheten för att meddela ett säkerhetsintyg. Järnvägsstyrelsen har redan i dag bemyndiganden att meddela föreskrifter om vilken utbildning som skall krävas för att erforderliga tillstånd skall lämnas. Att utbildningsanordnarna tillser att deras utbildning innehåller de moment som krävs för att få tillstånd, torde inte kräva någon särskild reglering.

Det är också viktigt att Järnvägsstyrelsen gör en korrekt bedömning av den utbildning personer har från andra länder och endast ställer krav på den komplettering som krävs för att garantera säker trafik på de linjer som företaget avser att trafikera. Det kommer dock att finnas anledning att se över denna fråga på nytt om nuvarande förslag i det tredje järnvägs-paketet om "körkort" för lokförare antas.

5.9 Ibruktagande av redan godkänd rullande materiel

Förslag: Ett godkännande för ibruktagande av ett järnvägsfordon som inte fullt ut omfattas av bestämmelserna om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet får förenas med villkor.

Genom järnvägssäkerhetsdirektivet införs en specialbestämmelse om godkännande av rullande materiel, dvs. lok och vagnar, som redan har fått tillstånd att tas i bruk i en annan medlemsstat, men som inte helt omfattas av relevanta TSD:er (artikel 14). Redan i

dag är det möjligt att få den här typen av materiel godkänd enligt den allmänna bestämmelsen om godkännande av att ta delsystem i bruk. Avsikten är att det skall bli vissa lättnader i prövningen genom att den tidigare godkännandeprocessen skall beaktas vid prövningen.

Järnvägsföretaget skall till säkerhetsmyndigheten lämna in teknisk dokumentation om den rullande materielen och en beskrivning av hur den är tänkt att användas här.

Dokumentationen skall, utöver annat, innehålla bevis om att materielen har godkänts i en annan medlemsstat, uppgifter om hur fordonen har använts och underhållits, och i förkommande fall, om de har ändrats efter det att de har godkänts för ibruktagande. Järnvägsföretaget skall också kunna visa att fordonen fungerar med det svenska systemen för kraftförsörjning, signalering, trafikledning, spårvidd, infrastrukturens fria rumsprofiler och högsta tillåtna axellast. Noteras kan att dokumentationen också skall innehålla uppgifter som utvisar att den rullande materielen inte utsätter spåranläggningen för alltför stora risker. Med detta avses inte slitage på spåranläggningarna eller dylikt, vilket även fortsättningsvis skall skötas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och regleras genom avtal. Det som avses i direktivet, formuleringen till trots, är sådana risker för anläggningarna som skulle kunna leda till skador på individer eller på omgivningen.

Säkerhetsmyndigheten får också kräva att fordonen skall provköras på spåranläggning för att säkerställa att de är kompatibla. Allt detta är sådant som Järnvägsstyrelsen redan genom gällande bemyndiganden har rätt att meddela föreskrifter om. Det bör därför lämnas till dem. Enligt direktivet skall dock denna typ av godkännande kunna förenas med villkor. Detta bör regleras i järnvägslagen och omfatta alla järnvägsfordon som inte omfattas av TSD:er, alltså inte enbart sådana som tidigare har godkänts för ibruktagande i ett annat medlemsland.

5.10 Säkerhetsmyndighet

I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att medlemsländerna skall inrätta en säkerhetsmyndighet (artikel 16). Myndigheten skall vara oberoende i förhållande till järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande och upphandlande enheter. Säkerhetsmyndigheten skall bland annat besluta om godkännande av att ta materiel i bruk, pröva tillståndsansökningar, övervaka, främja och, i förekommande fall utveckla, säkerhetslagstiftningen samt tillse att rullande materiel registreras och att säkerhetsrelaterad information i registren är korrekt och hålls aktuell.

Nuvarande ordning

Järnvägsstyrelsen utgör en sådan fristående säkerhetsmyndighet som det uppställs krav på i direktivet. Järnvägsstyrelsen bildades den 1 juli 2004 genom att Järnvägsinspektionen bröts loss från Banverket. En av anledningarna till denna omstrukturering var just kraven i järnvägssäkerhetsdirektivet på en säkerhetsmyndighet med oberoende ställning i förhållande till bland annat infrastrukturförvaltare. En ordning där säkerhetsmyndigheten var en del av Banverket var därför inte längre möjlig.

Järnvägsstyrelsen utför redan i dag alla de uppgifter som skall åvila säkerhetsmyndigheten enligt bestämmelserna i direktivet.

I direktivet uppställs också krav på myndighetens arbetsätt och principer för beslutsfattande. Vissa av dessa principer är grundläggande som exempelvis att säkerhetsmyndigheten skall utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och höra samtliga inblandade parter innan beslut fattas. Detta är allmänna skyldigheter som åvilar alla myndigheter enligt förvaltningslagen (1986:223). Även kravet på att säkerhetsmyndigheten skall höra och samråda med samtliga berörda parter innan föreskrifter meddelas, följer av den generella bestämmelsen om utfärdande av föreskrifter i verksförordningen (1995:1322).

Direktivet föreskriver också att myndigheten skall ha möjlighet att utföra sådana inspektioner och ta del av sådana handlingar

som behövs för att myndigheten skall kunna fullgöra sina skyldigheter. Järnvägsstyrelsens befogenheter i dessa avseenden, dvs. i sin tillsyn, framgår av järnvägslagen (2004:519). Att myndighetens beslut i enskilda fall går att överklaga till allmän förvaltningsdomstol framgår av samma lag.

Härutöver uppställs i direktivet krav på att säkerhetsmyndigheterna i de olika medlemsländerna skall utbyta åsikter och erfarenheter med varandra i syfte att harmonisera sina beslutskrav, i första hand när det gäller utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag som har beviljats tåglägen för internationell trafik. Denna skyldighet framgår av Järnvägsstyrelsens instruktion (2004:527).

Sammanfattningsvis uppfyller Sverige redan i dag samtliga krav när det gäller inrättande av en oberoende säkerhetsmyndighet och dess huvudsakliga uppgifter.

5.10.1 Årsrapport

I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att säkerhetsmyndigheten årligen skall offentliggöra en rapport om sin verksamhet (artikel 18). I rapporten, som skall överlämnas till europeiska järnvägsbyrån (ERA) senast den 30 september, skall myndigheten redogöra för utvecklingen av järnvägssäkerheten, viktiga ändringar av lagstiftning och andra föreskrifter som rör järnvägssäkerhet, utvecklingen säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd samt resultat och erfarenheter från sin tillsynsverksamhet.

Denna myndighetsuppgift får regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten enligt gällande bemyndiganden meddela föreskrifter om. Någon lagstiftning behövs därför inte.

6 Undersökning av järnvägsolyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet

6.1 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 överenskommelser Sverige har biträtt.

Det regelverk som påbjuds när det gäller utredning av järnvägsolyckor i järnvägssäkerhetsdirektivet (artikel 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 allvarigare olyckor med syftet att förhindra liknande framtida olyckor är densamma. Bestämmelserna i direktivet skiljer sig dock från de svenska reglerna bland annat genom att definitionerna 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.

Mot bakgrund av att nuvarande regelverk fungerar bra och med hänsyn till fördelarna med ett enhetligt system, bör förändringar av lagen och förordningen begränsas så långt möjligt utifrån direktivets krav.

6.2 Tillämpningsområde

Förslag: Direktivets bestämmelser om undersökning av järnvägsolyckor bör även omfatta undersökning av olyckor vid tunnelbana och spårväg.

Skäl för förslaget: I direktivet ställs inget krav på att regelverket införs för tunnelbana och spårväg. I lagen (1990:712) om undersökning av olyckor regleras de spårbundna systemen dock gemensamt. En järnvägsolycka definieras som en olycka vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som har lett till ett visst resultat. Eftersom strukturen på den nuvarande lagen bör behållas så långt möjligt och det är svårt att finna sakliga skäl för att särbehandla de spårbundna trafikslagen i dessa avseenden, bör direktivets regler införas även för tunnelbana och spårväg.

6.3 Oberoende organ för utredning av järnvägsolyckor

I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att medlemsstaterna skall inrätta ett permanent oberoende utredningsorgan bestående av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare. Organet skall beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara helt fristående i förhållande till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det skall också vara skilt från säkerhetsmyndigheten och kunna utföra sina uppgifter helt oberoende av denna myndighet (artikel 21.1 och 21.2). I direktivet anges särskilt att utredningsorganet skall tilldelas tillräckliga resurser för att kunna utföra sitt uppdrag oberoende av

övriga aktörer. Utredningsorganet får också ha ett vidare mandat än att enbart utreda järnvägsrelaterade olyckor och tillbud, så länge dessa andra uppgifter inte äventyrar utredningsorganets oberoende ställning (artikel 21.4).

Förslag: Statens haverikommission skall utföra de utredningar av järnvägsolyckor och tillbud som regleras i direktivet.

Skälen för förslaget: Statens haverikommission uppfyller i allt väsentligt de krav som ställs på utredningsorganet i järnvägssäkerhetsdirektivet. Haverikommissionen är en oberoende myndighet med egen organisation och chef. Myndigheten har ett övergripande ansvar för alla typer av olycksundersökningar, vilket inte är oförenligt med direktivets krav så länge detta inte kan anses äventyra myndighetens oberoende ställning. Några skäl för att befara detta finns inte. Inte heller det förhållandet att Haverikommissionens anslag är kopplat till de olika trafikverkens anslag, påverkar myndighetens oberoende ställning i de avseenden som åsyftas i direktivet.

6.4 Järnvägsstyrelsens roll i olycksutredningar

Som framgår ovan föreskrivs i järnvägssäkerhetsdirektivet att det utredande organet skall vara oberoende i förhållande till bland annat säkerhetsmyndigheten i landet. Skrivningarna i direktivet ger dock ett visst utrymme för tolkning. Å ena sidan uppställs ett krav på att det permanenta organet skall bestå av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare. Man kan därför tänka sig en tolkning som innebär att kravet på oberoende i förhållande till bland annat säkerhetsmyndigheten endast omfattar denne utredningsledare och att det inte skulle möta något hinder att utredningsledaren anlitar folk med rätt kompetens från exempelvis säkerhetsmyndigheten till en enskild utredning.

Å andra sidan anges att utredningsorganet skall utföra sina uppgifter oberoende av de "organisationer" som räkans upp,

bland annat säkerhetsmyndigheten, och att utredningsorganet skall få de resurser som krävs för att klara detta.

Enligt nuvarande regelverk är Järnvägsstyrelsen, i likhet med övriga tillsynsmyndigheter, skyldig att ställa experter till Haverikommissionens förfogande för undersökningar som berör styrelsens ansvarsområde i den mån detta inte äventyrar styrelsens möjlighet att fullgöra andra angelägna uppgifter⁸. Fråga är om det krav på utredningsorganets oberoende i förhållande till säkerhetsmyndigheten som uppställs i direktivet (artikel 21.1. och 21.2) är förenligt med att behålla en sådan ordning.

Tanken bakom direktivets regleringen får förmodas vara att jävssituationer skall undvikas. Det förekommer att en bidragande orsak till olyckan befinns vara just brister i föreskrifter och i tillsyn och det finns oftast skäl att undersöka den saken. Det är då olämpligt att den myndighet som ansvarar för att meddela föreskrifter på området och för den operativa tillsynen ingår i den grupp som utför olycksutredningen. Även om risken för att ovidkommande hänsyn skall tas genom att exempelvis kritik mildras, kan blotta misstanken om att så är fallet göra att det kan finnas anledning att undvika en sammanblandning av rollerna.

För att undvika en strukturell sammanblandning av organisationerna och för vara på den säkra sidan vad gäller kravet på oberoende, bör den reglering som ger Järnvägsstyrelsen en skyldighet att ställa sina anställda till Haverikommissionens förfogande tas bort. Denna åtgärd bör dock inte tolkas som ett förbud för en anställd på Järnvägsstyrelsen att delta i en Haverikommissionsutredning. Sverige är ett litet land, med ett begränsat antal järnvägsexperter. Om Haverikommissionen, i ett enskilt fall, gör bedömningen att den främsta kompetensen i ett visst avseende finns på Järnvägsstyrelsen, bör man även fortsättningsvis kunna vända sig dit med en förfrågan.

⁸ 6 § första stycket förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

6.5 Delegering av ansvar för olycksutredning

Den generella rätt Haverikommissionen i dag har att delegera ansvaret för en undersökning av en olycka eller ett tillbud oavsett hur allvarlig olyckan är bör, för att regleringen skall överensstämma med direktivets krav, tas bort när det gäller järnvägsolyckor. För att så långt möjligt behålla strukturen i lag och förordning om undersökning av olyckor och för att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan myndigheterna, bör inte heller den möjlighet till delegering i enskilda fall som ges i direktivet när det gäller olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvarliga olyckor, utnyttjas. All undersökningsverksamhet som regleras i direktivet bör falla under Haverikommissionens obligatoriska ansvar, utan möjlighet till delegation.

Även sådana händelser som är påkallade ur säkerhetssynpunkt att de undersöks, och som i dag faller under Järnvägsstyrelsens primära ansvar⁹, får anses omfattas av direktivets reglering. Järnvägsstyrelsen bör därför inte heller undersöka dessa.

6.6 Olyckor och tillbud som skall utredas

Medlemsstaterna skall se till att det oberoende utredningsorganet genomför utredningar av allvarliga järnvägsolyckor. En allvarlig olycka definieras som varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt, eller att omfattande skador uppkommer på rullande materiel, infrastruktur eller i miljön. Som en allvarlig olycka räknas också varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshandlingen. Med omfattande skador avses skador som omedelbart av utredningsorganet kan uppskattas till minst 2 miljoner euro, i dagsläget motsvarande knappt 20 miljoner kr.

⁹ 3 § förordning (1990:717) om undersökning av olyckor.

Förutom allvarliga olyckor får utredningsorganet utreda sådana olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvarliga olyckor, exempelvis tekniska brister i strukturella delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter. Enligt direktivets reglering är det utredningsorganet som skall bestämma om en utredning av en sådan olycka eller ett tillbud skall genomföras. I beslutet skall hänsyn tas till olyckans eller tillbudets omfattning samt om olyckan eller tillbudet utgör en del av en serie olyckor eller tillbud som har betydelse för systemet som helhet. Härutöver skall utredningsorganet beakta olyckans eller tillbudets inverkan på järnvägssäkerhet på gemenskapsnivå samt framställningar från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheterna och andra medlemsstater.

Förslag: Järnvägsolyckor som skall vara föremål för Haverikommissionens obligatoriska undersökning skall omfatta olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som har medfört att minst en person avlidit eller minst fem personer blivit allvarligt skadade, att spårfordon, spåranläggningar eller egendom som inte transporteras med spårfordonet har fått omfattande skador eller att omfattande skador har uppkommit i miljön.

Skäl för förslaget: Definitionen av en olycka som är så allvarlig att den skall vara föremål för obligatorisk undersökning enligt 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor bör vidgas för att överensstämma med direktivets krav. Det innebär att undersökning blir obligatorisk redan om en person avlider och inte som i dag flera personer. När det gäller antal skadade preciseras detta till fem personer, men innebär i praktiken ingen skillnad mot dagens ordning eftersom det har ansetts att "flera", som det i dag står, motsvarar ca. fem personer. Detsamma gäller beloppsgränsen vid materiella skador, där man redan enligt dagens reglering anser att olyckan har lett till så omfattande materiella skador att den skall vara föremål för obligatorisk

undersökning om de uppkomna skadorna omedelbart kan uppskattas till ca. 20 miljoner kr. Mot bakgrund av de stora svårigheter det innebär att vid en omedelbar uppskattning på platsen avgöra vad skadorna kan beräknas kosta, blir den faktiska gränsen för när en undersökning skall inledas på denna grund med nödvändighet mycket ungefärlig. Beloppsgränsen föreslås inte heller tas in i lagtexten.

Ett problem med den utvidgade definitionen är att de för spårtrafikens del inte helt ovanliga självmordsfallen skulle kunna anses omfattas av definitionen. Det är dock inte avsikten. I direktivet har saken lösts genom att man i definitionen av allvarlig olycka talar om ”varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas”. Att i den svenska regleringen ta in motsvarande precisering skulle dock, förutom att bryta mot regleringstekniken i lagen, innebära att undersökningsområdet inskränks jämfört med i dag. Det är inte svårt att tänka sig olyckor som inte beror på kollisioner eller urspårningar, t.ex. bränder, kemikalieutsläpp, tappad last etc. En annan lösning vore att låta även järnvägsolyckor omfattas av bestämmelsen att olyckor och tillbud endast skall utredas om det är av betydelse från säkerhetssynpunkt, vilket gäller för ”andra allvarliga olyckor” i 2 § första stycket 4 lagen om undersökning av olyckor. Innan förslag lämnas i denna del bör dock den utredning rörande trafikinspektionernas framtida organisation som skall pågå under 2006 och vars uppdrag även kommer att innefatta en översyn av Haverikommissionens ansvarsområde, avvaktas. I stället får en tolkning som utesluter självmordsfallen från obligatorisk utredning anses ligga i den gängse betydelsen av begreppet olycka. Det ingår i dag inte i Haverikommissionens uppdrag att utreda händelser som inte utgör en olycka, t.ex. ett brott, som en terroristattack, eller där någon medvetet tagit sitt liv. Den nya definitionen av en allvarlig järnvägsolycka är inte tänkt att ändra denna ordning.

Förslag: Sådana, enligt direktivet, mindre allvarliga olyckor samt tillbud som under något annorlunda omständigheter hade kunnat leda till allvarliga olyckor och som enligt direktivet (artikel 19.2) ”får” utredas av utredningsorganet bör anses motsvara sådana händelser som i dag omfattas av 2 § andra stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och 3 § andra stycket 4 förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor, och faller därmed under Statens haverikommissionens ansvarsområde.

Skäl för förslaget: Som framgår ovan är den tänkta ansvarsfördelningen för när en olycka skall utredas av det oberoende utredningsorganet och när det kan utredas av någon annan inte helt överensstämmande i den svenska lagen och i direktivet. Nuvarande reglering innehåller ett generellt medgivande för Haverikommissionen att, i det enskilda fallet eller för en viss typ av händelser, överlåta undersökningen av såväl olyckor som tillbud åt någon annan under förutsättning att detta inte rubbar tilltron till undersökningens objektivitet.

Direktivet tillåter inte att någon annan än det oberoende utredningsorganet utför undersökningen efter en allvarlig olycka. Däremot får utredningsorganet, i det enskilda fallet, och efter att ha prövat saken utifrån ett antal angivna kriterier bestämma om en undersökning skall göras av sådana olyckor och tillbud som under något annorlunda omständighet hade kunnat leda till en allvarlig olycka. Dessa olyckor och tillbud får anses motsvara dels sådana tillbud till olyckor som i dag regleras i 2 § andra stycket lagen (1990:712), dels händelser där en undersökning är påkallad ur säkerhetssynpunkt enligt 3 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

För att inte göra den nödvändiga särregleringen av järnvägsolyckor mer komplicerad än nödvändigt och för att dra en tydlig gräns mellan Haverikommissionens roll och Järnvägsstyrelsens roll i olycksutredningar bör all den utredningsverksamhet som regleras i direktivet skötas av Haverikommissionen.

6.7 Det utredande organets befogenheter

Direktivets krav

Medlemsstaterna skall fastställa en rättslig status för utredningen som gör det möjligt för denna att utföra uppgifterna så effektivt och snabbt som möjligt. Det avser exempelvis sådant som att utredarna skall beredas tillträde till platsen för olyckan eller tillbudet, till de inblandade järnvägsfordonen, infrastrukturen och installationer för trafikledning och signalering. Utredarna skall också ha rätt att omedelbart få en förteckning över bevisning och att säkerställa ett kontrollerat bortförande av vrakdelar, infrastrukturanläggningar eller komponenter för att kunna genomföra undersökning och analyser. Vidare skall de få tillgång till och möjlighet att använda innehållet i färd- och ljudregistratorer och registreringen av signal- och trafikledningssystem som finns ombord på tågen. Man skall också få del av resultatet av undersökningen av offrens kroppar och av resultatet från undersökningar av ombordpersonal och annan personal som är inblandad i olyckan eller tillbudet.

Utredarna skall ha möjlighet att höra inblandad järnvägspersonal och andra vittnen samt få tillgång till information och dokumentation som innehas av infrastrukturförvaltare, berörda järnvägsföretag och säkerhetsmyndigheten. Avslutningsvis anges att utredningen skall utföras oberoende av rättslig utredning.

Nuvarande ordning

Den myndighet som utför undersökningen har enligt 9 § lag (1990:712) om undersökning av olyckor rätt att få tillträde till platsen och, om tillträde vägras, få den hjälp som behövs av polismyndigheten. Myndigheten får också hålla förhör med den som kan antas ge upplysningar av betydelse för utredningen samt granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse. Myndigheten får också, enligt 10 § samma lag, begära

att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål.

Det råder också förbud mot att rubba egendom som kan antas vara av betydelse för utredningen utan tillstånd från polismyndigheten eller den myndighet som utför undersökningen.

En undersökning skall genomföras i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade.

Förslag: Den myndighet som gör en undersökning får föra med sig och granska handlingar eller föremål som kan antas ge upplysningar av betydelse för utredningen.

Skäl för förslaget: Den svenska, betydligt mindre detaljerade regleringen, medger i allt väsentligt alla de befogenheter som räknas upp i direktivet. Det saknas emellertid en uttrycklig bestämmelse om att undersökningsmyndigheten har rätt att föra med sig vrakdelar och annat från olycksplatsen för att utföra granskningen på en annan plats, exempelvis i en hangar. Detta är något som görs redan i dag och det har hittills inte förekommit att någon förvägrat myndigheten denna rätt. För att det inte skall råda några tveksamheter om att den undersökande myndigheten har en sådan rätt, bör det dock anges i lagtexten. Det finns ingen anledning att göra en särreglering för undersökning av järnvägsolyckor. En generell bestämmelse bör därför införas.

6.8 Insyn och medverkan i undersökningen

Järnvägssäkerhetsdirektivet föreskriver att utredningar av järnvägsolyckor skall utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet. Samtliga inblandade parter skall ges möjlighet yttra sig och ta del av resultaten. Som berörda parter räknas infrastrukturförvaltaren, inblandade järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheten, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, räddningstjänsten och företrädare för personal och användare. Alla dessa skall regelbundet underrättas

om utredningen och om hur denna framskrider. De skall också, så långt detta är praktiskt möjligt, ges tillfälle att lägga fram sina åsikter och synpunkter för utredningen samt ges möjlighet att yttra sig över information i utkast till rapporter.

Dagens ordning

I 7 § lag (1990:712) om undersökning av olyckor anges att den undersökande myndigheten skall, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av händelsen och ge dem tillfälle att yttra sig. Underrättelsen skall sändas till den som blivit skadad genom olyckan, någon efterlevande till person som har omkommit i olyckan, tredje man vars egendom har skadats genom olyckan, spårfordonets och spår-anläggningens ägare samt försäkringsgivare. Om olyckan har lett till omfattande skador i miljön skall också länsstyrelsen underrättas. Alla dessa har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen. Haverikommissionen har också en ordning som innebär en gång per undersökning kallas alla berörda till ett haverimöte där det lämnas information om undersökningen och där de närvarande har möjlighet att ställa frågor.

Enligt 7 § andra stycket har den undersökande myndigheten härutöver en allmän skyldighet att följa de särskilda bestämmelser om medverkan i undersökningen som finns i internationella överenskommelser som biträtts av Sverige. Härmed avses i första hand 1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten.

Förslag: Den myndighet som gör en undersökning skall iaktta sådana bestämmelser om medverkan vid undersökningar som följer av Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen.

Skäl för förslaget: Den svenska regleringen får i allt väsentligt anses uppfylla kraven i järnvägssäkerhetsdirektivet. Det före-

kommer dock vissa avvikelser i fråga om vilka som skall anses berörda på ett sådant sätt att de skall underrättas om olyckan och beredas tillfälle att närvara på olycksplatsen vid haverimöten etc.

I direktivet anges exempelvis att säkerhetsmyndigheten, tillverkare, larmtjänster och företrädare för personal och användare hör till dem som regelbundet skall underrättas om utredningen och hur denna fortskrider. Eftersom denna krets av berörda endast gäller för utredningar av järnvägsolyckor, bör den allmänna regleringen i lagen inte tyngas med dessa uppgifter.

I dagens reglering finns dock, som framgår ovan, en bestämmelse som innebär att sådana särskilda bestämmelser om medverkan i undersökningar som finns i internationella överenskommelser Sverige har biträtt, skall iakttas av den utredande myndigheten. Denna regel bör kompletteras med en skyldighet för myndigheten att också följa motsvarande bestämmelser som framgår av rättsakter från EU som Sverige är bunden av.

6.9 Samarbete med utländska utredande organ m.m.

I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att järnvägsolyckor och tillbud till sådana olyckor skall undersökas av utredningsorganet i den medlemsstat där de inträffat. Om det inte är möjligt att avgöra i vilken stat det har inträffat eller om det inträffar på eller ”nära” gränsen skall utredningsorganen i de olika staterna komma överens om vilken av myndigheterna som skall genomföra undersökningen eller att de skall utföra den tillsammans. I de fall man kommer överens om att en av myndigheterna skall utföra undersökningen, skall utredningsorganet i den andra staten ha rätt att delta i undersökningen och ta del av resultatet.

Om en järnvägsolycka eller tillbud till en sådan olycka inträffar på svenskt territorium, men berör ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar trafikeringstillstånd i en annan medlemsstat skall undersökningsmyndigheten i den staten erbjudas att delta i undersökningen. På motsvarande sätt ska den

svenska undersökande myndigheten ha rätt delta i en undersökning utomlands om ett svenskt järnvägsfordon är inblandat. Detta förutsätter dock att erbjudande härom lämnas från den aktuella staten.

Förslag: Den undersökande myndigheten skall undersöka järnvägsolyckor som inträffar i Sverige.

Härutöver skall den undersökande myndigheten beakta de särskilda bestämmelser som följer av Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen om vilken av de berörda staternas utredande myndighet som skall utföra eller delta i undersökningen.

Den undersökande myndigheten får därvid besluta att den undersökande myndigheten från ett annat land får utföra eller delta i en undersökning i Sverige eller, om erbjudande härom lämnas, att utföra eller delta i en undersökning utomlands.

Skäl för förslaget: Fråga om när den undersökande myndigheten skall undersöka en olycka regleras i 4 § första stycket lag (1990:712) om undersökning av olyckor. Där anges att olyckor skall undersökas om de har inträffat i Sverige. Samma huvudregel skall gälla även fortsättningsvis. Däremot föreskrivs i direktivet en rad regler om att myndigheten i de fall en olycka inträffar på eller nära gränsen kan komma överens om vilken av myndigheterna som skall undersöka olyckan, eller att båda myndigheterna skall utföra undersökningen gemensamt. Detta får förut sättas avse olyckor som inträffar vid internationell trafik.

Om en järnvägsolycka inträffar på gränsen, torde väl någon slags överenskommelse om vilken av myndigheterna som skall utföra undersökningen behövas redan i dag. Detta är emellertid inte något som reglerats särskilt.

Om däremot en olycka inträffar nära gränsen, men på den svenska sidan, skulle det med direktivets reglering finnas möjlighet att låta grannlandets myndighet utföra undersökningen. Med tanke på Sveriges geografiska läge är detta inte ett problem som kan förväntas bli särskilt frekvent, men det finns trots allt järn-

vägsövergångar till både Danmark, via Öresundsbron, Norge och Finland. Norge är medlem i EES och omfattas därför av direktivets regler.

Vidare gäller att när en olycka inträffar i Sverige, men ett järnvägsföretag, som är etablerat i och innehar trafikeringsstillstånd i en annan stat inom EES eller i Schweiz är inblandat, skall den statens utredningsorgan erbjudas att delta i undersökningen. Ett järnvägsföretag kan ha trafikeringsrätt i flera olika länder. Det är endast utredningsorganet i det landet där järnvägsföretaget har sitt säte samt innehar trafikeringsstillstånd som kan avses.

På motsvarande sätt skall naturligtvis den svenska myndigheten kunna utföra och delta i undersökningar utomlands.

Att beskriva dessa möjligheter i lagtext skulle innebära att denna tyngdes av onödiga detaljer och skulle inte heller överensstämma med nuvarande regleringsteknik. Eftersom allt detta är något som den undersökande myndigheten i samråd med sina motsvarigheter i andra länder skall ha rätt att avgöra från fall till fall, bör i lagtext endast en allmän hänvisning till den EG-rättsliga regleringen tas in i lag. Vidare bör särskilt anges att den svenska myndigheten har rätt att utföra undersökningar utomlands. Att det är Haverikommissionen som skall representera Sverige i sådana fall bör, i likhet med vad som gäller vid luftfarts- och fartygsolyckor, anges i förordning.

6.10 Rapporter och säkerhetsrekommendationer

I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att en järnvägsolycka eller ett tillbud till en sådan olycka skall rapporteras på ett sätt som lämpar sig för olyckans eller tillbudets typ och omfattning och för resultatets betydelse. Av rapporten skall framgå vad målet är med utredningen, dvs. i vilket avseende och på vilket sätt den skall bidra till möjliga förbättringar av järnvägssäkerheten och förebyggande av allvarliga olyckor. Rapporten skall också innehålla säkerhetsrekommendationer, i den mån sådana utfärdas.

Rapporten skall i så stor utsträckning som möjligt följa den struktur som fastställs i bilaga V till järnvägssäkerhetsdirektivet, vilket betyder att den skall inledas med en sammanfattning av händelsen, var och när den ägde rum och dess följder. Den inledande sammanfattningen skall också innehålla en uppräknin g av både direkta orsaker och bidragande faktorer till händelsen. Härutöver skall sammanfattningen innefatta de viktigaste rekommendationerna och uppgift om till vilka dessa rekommendationer riktas. Därefter skall följa uppgifter om direkta fakta om händelsen, bland annat uppgift om dödsfall, personskador och materiella skador. Rapporten skall också innehålla en redovisning av utförda utredningar och undersökningar rörande exempelvis vittnesuppgifter (där vittnenas identitet inte skall framgå) företagets säkerhetsstyrningssystem och funktionen hos järnvägsfordon och tekniska anläggningar. Rapporten skall avslutas med en analys och slutsatser innefattande rekommendationer. Rekommendationerna skall ställas till säkerhetsmyndigheten och om det behövs, till andra organ eller myndigheter inom landet eller i en annan medlemsstat. Det åligger staten och säkerhetsmyndigheten att vidta sådana åtgärder som behövs för att följa en rekommendation.

Den till vilken en rekommendation riktats skall i sin tur en gång per år rapportera tillbaka till utredningsorganet vilka åtgärder som vidtagits med anledning av de utfärdade rekommendationerna.

Utredningsorganet skall offentliggöra rapporten snarast vilket i normalfallet innebär senast tolv månader efter det att händelsen inträffade. Rapporten skall sändas till de parter som berörs av olyckan, vilket är samma krets som skall beredas insyn i utredningen, se ovan avsnitt 6.8., samt till berörda organ och parter i andra medlemsländer.

Utredningsorganet skall senast den 30 september varje år offentliggöra en årsrapport om de utredningar som utförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits med anledning av rekommendationerna.

Nuvarande ordning

Haverikommissionen följer redan i dag i allt väsentligt en ordning för rapportskrivning och utfärdande av säkerhetsrekommendationer som överensstämmer med kraven i direktivet. Enligt 13 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor skall Haverikommissionen slutföra undersökningen snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet. Kommissionen skall inom samma tid upprätta en rapport med en redogörelse för undersökningen och utlåtanden i de avseenden som anges i 6 § lag (1990:712) om undersökning av olyckor, dvs. den bestämmelse som anger vad en undersökning enligt lagen skall syfta till. Rapporten skall sålunda innehålla ett klarläggande av såväl händelseförlopp och orsaken till händelsen som skador och effekter i övrigt. Den skall ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga en upprepning av händelsen eller att begränsa effekten av liknande händelser, samt slutligen ge underlag för en bedömning av de insatser samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för en förbättring av räddningstjänsten.

Rapporten skall lämnas till den tillsynsmyndighet händelsen berör. En kopia av rapporten skall också, om det inte strider mot lag, sändas till de myndigheter och organisationer som ansetts berörda av händelsen på ett sådant sätt att de har getts tillfälle att närvara vid undersökningen. Rapporten skall även sändas till EG-kommissionen.

Ändringar med anledning av direktivet

Som framgår uppfyller Haverikommissionen redan i dag till allra största del redan kraven i direktivet. De ändringar som blir aktuella rör sig om vissa tillägg i förordningen om undersökning av olyckor. Haverikommissionen skall vid rapportskrivning efter järnvägsolyckor eller tillbud till sådana olyckor så långt möjligt följa den rapportstruktur som följer av bilaga V till direktivet. En

kopia av rapporten skall översändas till de som enligt direktivet anses berörda av en viss händelse, vilket innebär en något vidare krets än enligt dagens reglering. Myndigheten skall senast den 30 september varje år upprätta och offentliggöra en årsrapport om de utredningar av järnvägsolyckor som utförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits med anledning av säkerhetsrekommendationerna. Såväl slutrapporter som årsrapporter skall översändas till ERA.

Säkerhetsrekommendationer skall kunna riktas inte enbart till Järnvägsstyrelsen och andra berörda myndigheter i Sverige, utan även till organ eller myndigheter i andra länder inom EES eller i Schweiz. De till vilken en säkerhetsrekommendation riktas skall också rapportera tillbaka till Haverikommissionen. Detta bör regleras i den förordning som styr respektive myndighets verksamhet, i första hand järnvägsförordningen (2004:526) vad gäller rekommendationer riktade till Järnvägsstyrelsen.

För att säkerhetsrekommendationerna skall bli så verkningsfulla som möjligt bör också Haverikommissionen redan under utredningens gång inhämta eventuella synpunkter från berörda myndigheter med expertkunskaper på området. För järnvägens del blir det i första hand aktuellt att inhämta synpunkter från Banverket, Järnvägsstyrelsen, Vägverket och i förekommande fall även Elsäkerhetsverket.

7 Infrastrukturförvaltares skyldigheter, trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster

I detta kapitel diskuteras förslag till förändringar av bestämmelser i järnvägslagens sjätte och sjunde kapitel. Diskussionen förs utifrån två utgångspunkter. Den första är behovet att genomföra direktiv 2004/51/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. Den andra utgörs av de erfarenheter som vunnits sedan järnvägslagen (2004:519) trädde i kraft den 1 juli 2004.

7.1 Direktiv 2004/51/EG

Direktiv 2004/51/EG är ett ändringsdirektiv och innehåller bestämmelser om ändringar av direktiv 91/440/EEG. Huvudsyftet bakom direktiv 2004/51/EG är att förbättra järnvägens konkurrenskraft på de europeiska godstransportmarknaderna. Ett annat syfte är att bidra till att skapa en mer ändamålsenlig struktur för EG-rättens reglering av järnvägssäkerhet.

Direktiv 2004/51/EG innehåller 4 artiklar. Artikel 1 innehåller bestämmelser om ändringar av artiklarna 7, 10 och 14 i direktiv 91/440/EEG. Artikel 2 anger att medlemsstaterna skall ha genomfört bestämmelserna i artikel 1 senast den 31 december 2005. Bestämmelserna i artikel 3 och 4 rör datum för direktivets ikraftträdande m.m.

7.1.1 Hur ändras direktiv 91/440/EEG?

Det är framförallt artikel 10 i direktiv 91/440/EEG som berörs av ändringsbestämmelserna i direktiv 2004/51/EG. Artikel 10 innehåller en mängd bestämmelser som syftar till att möjliggöra att flera järnvägsföretag samtidigt och i konkurrens eller samverkan skall kunna bedriva trafik på europeisk järnvägsinfrastruktur. Bestämmelserna i artikeln behandlar därför bl.a. infrastruktur tillträde, cabotagerätt, avtal mellan infrastrukturförvaltare och organisatörer eller utförare av järnvägstrafik samt tjänster som är nödvändiga för järnvägstrafik. Artikel 10 innehåller också bestämmelser om kommissionens uppföljning och utvärdering av järnvägstransportmarknadernas utveckling. Artikel 7, som innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet, berörs också av ändringsbestämmelserna i direktiv 2004/51/EG.

7.1.1.1 Järnvägssäkerhet

Artikel 7, punkt 2 i direktiv 91/440/EEG skall, enligt artikel 1 punkt 1 i direktiv 2004/51/EG, utgå. Skälet är tillkomsten av järnvägssäkerhetsdirektivet. Tanken är att framledes skall alla bestämmelser om järnvägssäkerhet i EG-rätten återfinnas i järnvägssäkerhetsdirektivet. Bestämmelserna i artikel 7, punkt 2 rör krav på tillsyn av järnvägssäkerhet. Dessa krav skärps något i det nya järnvägssäkerhetsdirektivet. Även ändringen av artikel 10 punkt 5 i direktiv 91/440/EEG i enlighet med bestämmelserna i artikel 1, punkt 2b i direktiv 2004/51/EG, är motiverad av järnvägssäkerhetsdirektivets tillkomst. Järnvägssäkerhetsdirektivets bestämmelser förutsätter nämligen att säkerhetsfrågor inte avtalsregleras. Artikel 10, punkt 5 om avtal mellan infrastrukturförvaltare och organisatörer eller utförare av järnvägstrafik är därför i sin nya lydelse rensad från alla hänvisningar till järnvägssäkerhet.

Överväganden

Överväganden rörande genomförandeåtgärder är behandlade i kapitel 5.

7.1.1.2 Infrastrukturtillträde och cabotagerätt

Artikel 1, punkt 2a i direktiv 2004/51/EG innehåller bestämmelser som ersätter bestämmelserna i artikel 10, punkt 3 i direktiv 91/440/EEG. Innebörden av ändringen är att licensierade järnvägsföretag skall beviljas tillträde till hela järnvägsnätet senast den 1 januari 2006. De skall därtill senast den 1 januari 2007 ha rätt att utnyttja tillträdesrättigheten ifråga för bedrivande av alla sorters godstransporttjänster, d.v.s. rätten att bedriva internationell godstrafik på järnväg skall förenas med cabotagerätt.

Överväganden och förslag

Förslag: Inskränkningen i 5 kap. 3 §, järnvägslagen av utländska järnvägsföretags rätt att förena bedrivande av internationell godstrafik på svenska järnvägsnät med cabotage tas bort.

Tillträdet till infrastruktur i svenska järnvägsnät för organisatörer och utförare av järnvägstrafik regleras i järnvägslagens 5 kapitel. Av 3 § framgår att järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera och utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. Svenska järnvägsföretag får förena denna tillträdesrätt med cabotagerätt. Det får också järnvägsföretag från en EES-stat eller Schweiz, om den stat i vilket järnvägsföretaget har sin hemvist också beviljar svenska järnvägsföretag motsvarande rättighet.

Enligt 3 §, andra stycket får den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § i järnvägslagen och har hemvist inom EES eller i Schweiz organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. Mot-

svarande rätt kan även tillkomma den som har hemvist eller säte i en annan stat än Sverige. Förutsättningen för detta är att motsvarande rätt tillkommer den som har hemvist eller säte i Sverige vid trafik på järnvägsnät i den stat där den utländske organisatören av godstrafik har sin hemvist. För att svensk lag på ett korrekt sätt skall genomföra bestämmelserna i artikel 1, punkt 2a i direktiv 2004/51/EG bör den s.k. reciprocitetsklausulen i 5 kap. 3 §, första stycket strykas. Ändring bör vara genomförd senast den 1 januari 2007. Däremot varken bör eller behöver reciprocitetsklausulen i 5 kap. 3 §, andra stycket i järnvägslagen strykas. Denna bestämmelse riktar sig till dem som, på grundval av auktorisation enligt 3 kap. 5 §, endast organiserar, men inte får utföra järnvägstrafik och denna krets omfattas inte av direktivets bestämmelser.

7.1.1.3 Tjänster

Av artikel 1, punkt 2c i direktiv 2004/51/EG framgår att artikel 10, punkt 6 i direktiv 91/440/EEG skall ändras. Bestämmelserna i artikel 10, punkt 6 rör tillträde till infrastruktur och tillgång till tjänster i terminaler och hamnar "... förknippade med internationell järnvägstrafik ..." och som "... betjänar eller kan betjäna ..." mer än en slutlig kund.

Ändringen av artikel 10, punkt 6 består i att de tre orden "... och medge insyn ..." lagts till i punkt 6. Innebörden är att ett krav på insyn rörande villkoren för tillhandahållandet av tjänster i hamnar och terminaler numera ställs på den som tillhandahåller sådana tjänster åt järnvägsföretag som bedriver internationell godstrafik. I övrigt är bestämmelserna i punkt 6 oförändrade. Syftet bakom ändringen synes vara att minska risken för diskriminering på marknaden för tillhandahållande av tjänster som är nödvändiga för internationell godstrafik med järnväg. I praktiken kompletterar detta nya insynskrav de krav på insyn och förutsägbarhet som ställs på infrastrukturförvaltares tilldelning (tillhandahållande) av (tjänsten) infrastrukturkapacitet. Dessa krav

har tagit sig uttryck i att infrastrukturförvaltare skall upprätta en särskild beskrivning av järnvägsnätet, som skall redogöra för tillhandahållandevillkoren vid kapacitetstilldelning.

Överväganden och förslag

De flesta infrastrukturförvaltare tillhandahåller i dag, förutom tilldelning av infrastrukturkapacitet, flera tjänster som är nödvändiga för järnvägstrafiken. Detta beror i sin tur på att det är svårt att tillhandahålla tjänster som t.ex. lastning och lossning av tåg eller reparation och underhåll av järnvägsfordon utan att göra detta i nära anslutning till järnvägsinfrastrukturen. En lastnings- eller lossningstjänst är t.ex. meningslös att tillhandahålla om inte kranar, lastbryggor m.m. kan placeras i anslutning till de spår tågen som skall lastas och lossas står på. Flera företag som definierat sig som terminal- och reparationsföretag har därför tvungits att också verka i rollen som infrastrukturförvaltare. I vissa fall kan tjänster som lastning och lossning tillhandahållas av någon annan än förvaltaren av de spår som tågen utnyttjar vid tillhandahållandet av tjänsten. Detta kräver dock ett i avtal reglerat samarbete mellan infrastrukturförvaltaren och företaget som står för lastnings- och lossningstjänsterna.

Förslag: En bestämmelse om att villkor för tillhandahållande av tjänster skall redovisas öppet föreslås införas i järnvägslagen 6 kap. 23 §.

I 6 kap. 23 §, järnvägslagen regleras tjänster som är nödvändiga för järnvägstrafik och som inte utgörs av kapacitetstilldelning. Denna bestämmelse gäller för alla typer av tillhandahållare och inte bara infrastrukturförvaltare som tillhandahåller tjänster som är nödvändiga för järnvägstrafiken. Den gäller också för alla typer av tjänster som är nödvändiga för järnvägstrafik. Bestämmelserna i 6 kap. 23 § bör, med anledning av kravet på insyn i direktiv 2004/51/EG, kompletteras. Det finns dock ingen anledning att göra skillnad på tjänster som är viktiga för den inter-

nationella godstrafiken och övriga tjänster. I 6 kap. 23 § bör därför en ny bestämmelse införas om att villkoren för tillhandahållandet av tjänsterna skall redovisas öppet. Denna nya bestämmelse bör också kompletteras med en bestämmelse som ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om hur tillhandahållandevillkor skall redovisas.

7.1.1.4 Kommissionens uppföljnings- och utvärderingsuppgifter

Enligt artikel 1, punkt 2d i direktiv 2004/50/EG skall artikel 10, punkt 8 i direktiv 91/440/EG ändras och artikel 14 utgå. Innebörden av ändringen av artikel 10, punkt 8 är att tidpunkten för kommissionens offentliggörande av en första uppföljnings- och utvärderingsrapport senareläggs. Den nya tidpunkten för offentliggörande är den 1 januari 2006.

Övriga ändringar av punkt 8 består av en anpassning till dels den nya texten i artikel 10, punkt 3, dels av att artikel 14 stryks. Innehållet i den senare artikeln berör den tidigare nämnda tidpunkten för offentliggörande av kommissionens rapport.

Överväganden

Ändringarna kräver inga genomförandeåtgärder.

7.2 Andra behov av ändringar i järnvägslagen

Sedan järnvägslagen (2004:519) trädde i kraft den 1 juli 2004 har infrastrukturförvaltare, organisatörer och utförare av järnvägstrafik i samspel med Järnvägsstyrelsen arbetat med att anpassa sina verksamheter efter lagens bestämmelser. Under detta arbete har ett antal brister i järnvägslagen identifierats.

Järnvägsstyrelsen har i en skrivelse, ”Ang. undantag från 6 kap. järnvägslagen (2004:519) m.m.”, till näringsdepartementet uppmärksammat vissa av dessa brister. Myndigheten menar att bestämmelserna i järnvägslagens sjätte kapitel inte tar tillräcklig hänsyn till att infrastrukturförvaltare arbetar utifrån varierande förutsättningar. Järnvägsstyrelsen anser att bestämmelsernas nuvarande utformning riskerar att leda till att onödigt betungande effekter uppstår för vissa infrastrukturförvaltare. I skrivelsen begärs också att bestämmelsen i 7 kap. 2 §, sista meningen om avgifter för användning av terminalspår stryks.

Slutligen har, under det ovan nämnda anpassningsarbetet, villkoren för att i ideellt syfte bedriva s.k. veteranåtgångstrafik med äldre fordon av museikaraktär diskuterats. Sedan några år tillbaka har Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) av Banverket begärt att föreningar, som i ideellt syfte bedriver trafik med sådana fordon, skall undantas från skyldighet att betala banavgift för den trafik de bedriver på järnvägsnät som förvaltas av staten. För närvarande medger dock inte järnvägslagens bestämmelser ett sådant undantag.

7.2.1 Infrastrukturförvaltares skyldigheter

Kapitel sex och sju i järnvägslagen innehåller bestämmelser som reglerar förhållandet mellan infrastrukturförvaltare och organisatörer respektive utförare av järnvägstrafik. Bestämmelserna i kapitel sex rör tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster. Bestämmelserna genomför delar av direktiv 91/440/EG och 2001/14/EG och syftar ytterst till att garantera organisatörer och utförare av järnvägstrafik tillgång till infrastrukturkapacitet på olika järnvägsnät på rättvisa och icke-diskriminerande villkor. Järnvägsnät varierar dock med avseende på utbredning, grad av trafikerings samt teknisk och trafikal integration med andra nät. Trots detta är, med ett undantag, bestämmelserna i kapitel sex inte utformade för att medge någon differentiering av infrastrukturförvaltarens skyldigheter med avseende på vad det är för typ av järnvägsnät som denne

förvaltar. Undantaget rör enligt 6 kap. 24 § infrastrukturförvaltare som tillhandahåller tilldelning av infrastrukturkapacitet endast som en ringa del av en verksamhet som består i tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 §, t.ex. lastning, lossning, reparation, rangering m.m. av tåg. Det rör sig här om företag som funnit att de måste verka i rollen som infrastrukturförvaltare för att kunna bedriva sin huvudverksamhet. De förvaltar oftast ett litet antal terminalspår och kanske även något anslutningsspår. Dessa aktörer är undantagna från vissa i 24 § uppräknade bestämmelser om skyldigheter för infrastrukturförvaltare, t.ex. skyldighet att genomföra en tågplaneprocess och att tilldela kapacitet med hjälp av kriterier som skall leda till ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av järnvägsnätet. Övriga infrastrukturförvaltare dras så att säga över en kam trots att järnvägsnäten de förvaltar kan ha mycket skiftande förutsättningar beträffande möjligheten att generera olika typer respektive volymer av trafik.

7.2.1.1 Lågtrafikerade nät som inte är fristående

Ett järnvägsnät kan t.ex. bestå av ett hundratal meter järnvägsspår som förvaltas av en kommun i syfte att ansluta ett industriområde till ett större järnvägsnät. Spåren på industriområdet utgör i detta exempel ett ytterligare järnvägsnät, som förvaltas av ett industriföretag i syfte att medge att företagets produkter kan lastas på godståg. Spår och annan infrastruktur på det nät som kommunens järnvägsspår ansluter till utgör i sin tur ett tredje järnvägsnät, som kanske Banverket förvaltar i syfte att koppla ihop noder i olika städer, industriområden m.m. som genererar järnvägstransporter. Linjen i Banverkets järnvägsnät kanske utnyttjas av ett tiotal tåg i timmen, medan anslutningsspåret och industrispåren kanske bara används av något tåg i veckan. I detta exempel omfattas kommunen av samma infrastrukturförvaltar-skyldigheter som Banverket. Industriföretaget kan tänkas vara omfattat av undantaget i 6 kap. 24 §. Förutsättningen är då att

företaget kan göra gällande att det tillhandahåller lastningstjänster åt de järnvägsföretag som anlitas för att transportera företagets produkter och att tilldelningen av spårkapacitet endast utgör en ringa del av denna verksamhet. Om detta inte är fallet omfattas även industriföretaget av samma infrastrukturförvaltar-skyldigheter som Banverket och kommunen. Självfallet är risken för kapacitetskonflikter mycket mindre på ett järnvägsnät som nyttjas av ett tåg i veckan än på ett nät som Banverkets. Risken för diskriminerande praktiker inom ramen för en infrastrukturförvaltares kapacitetsplanering är avhängig förekomsten av kapacitetskonflikter. Därför behöver inte alltid lika höga krav ställas på den kapacitetsplanering som en förvaltare av ett lågtrafikerat och mindre komplext järnvägsnät utför, som på Banverkets kapacitetsplanering.

Överväganden och förslag

Bestämmelserna i direktiv 2001/14/EG, som järnvägslagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet går tillbaka på, synes främst vara utformade med tanke på sådana järnvägsnät som förvaltas av stora infrastrukturförvaltare som Banverket eller DB Netz. En slags dold förutsättning för bestämmelserna är att samtliga järnvägsnät ger kommersiella förutsättningar för trafik av en sådan volym att dels flera organisationer trafikerar eller vill trafikera dem, dels att kapacitetskonflikter uppkommer. På sådana järnvägsnät råder konkurrens om infrastrukturkapacitet. Det är denna konkurrens som motiverar direktivets och även järnvägslagens detaljerade bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande villkor. När det inte föreligger förutsättningar för en sådan konkurrens är det dock onödigt att tillämpa flera av de till icke-diskriminering syftande bestämmelserna i järnvägslagens sjätte kapitel. Från icke-diskrimineringssynpunkt sett är det t.ex. inte nödvändigt att en kommun, som förvaltar ett anslutnings-spår till ett mindre terminalområde som trafikeras av ett tåg i veckan, upprättar en tågplan i enlighet med bestämmelserna i

6 kap. 9–13 §. Det är inte heller nödvändigt att kommunen ifråga utarbetar prioriteringskriterier som anger hur kapacitetskonflikter skall lösas så att infrastrukturen används på ett samhälls-ekonomiskt effektivt sätt. Det räcker här med att kommunen samordnar sig med Banverkets kapacitetsplanering och ser till att tåget släpps in på och ut från anslutningsspåret till Banverkets nät på de tider som överensstämmer med Banverkets planering. Det är också onödigt att kommunen tvingas redogöra för kapacitetsplanering och prioritering i beskrivningen av järnvägsnätet på sådant sätt som föreskrivs i järnvägsförordningen 5 kap. 1 §. Däremot bör varje infrastrukturförvaltare, inklusive de som förvaltar lågtrafikerade nät, även fortsättningsvis vara skyldiga att upprätta en beskrivning av järnvägsnätet, som dock bör kunna differentieras med avseende på kraven på detaljerat innehåll.

Förslag: Infrastrukturförvaltare skall, om särskilda skäl finns, ges möjlighet att efter ansökan och myndighets prövning få rätt att tillämpa förenklade förfaranden för icke-diskriminerande tilldelning av infrastrukturkapacitet.

Det finns inget stöd i direktiv 2001/14/EG för att på ovan beskrivet sätt differentiera infrastrukturförvaltares skyldigheter med utgångspunkt i egenskaperna hos och trafikintensiteten på deras järnvägsnät. Däremot kan en sådan differentiering åstadkommas utan risk för en negativ inverkan på rätten för organisatörer och utförare av järnvägstrafik att få tillgång till infrastrukturkapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande villkor. Detta skäl har redan motiverat att järnvägslagens bestämmelser i 6 kap. 24 § avviker från bestämmelserna i direktiv 2001/14/EG. I syfte att undvika onödiga transaktionskostnader bör därför järnvägslagen förse med en ny bestämmelse som möjliggör att fler infrastrukturförvaltare än sådana som anges i 6 kap. 23 § omfattas av bestämmelsen i 6 kap. 24 §. Bestämmelsen bör utformas så att tillsynsmyndigheten, om särskilda skäl föreligger, i

enskilda fall får besluta att en infrastrukturförvaltare, som inte uppfyller kraven i 6 kap. 23 §, ändå får omfattas av bestämmelsen i 6 kap. 24 §. Med särskilda skäl avses de fall där trafiksituationen på nätet kan förväntas vara sådan att begränsningen av infrastrukturförvaltarens skyldigheter rimligen inte leder till att någon organisatörs trafik kommer att diskrimineras. Dessa beslut bör i vissa fall förenas med villkor, vilket ibland kan vara nödvändigt för att hänsyn skall kunna tas till händelser som kan påverka trafiksituationen på ett sådant sätt att beslutet bör omprövas.

En bestämmelse som ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriftsrätt rörande beslut om skyldigheter för infrastrukturförvaltare när särskilda skäl föreligger bör också införas i järnvägslagens sjuätte kapitel. Slutligen bör också en ny bestämmelse införas i järnvägsförordningen om rätt för Järnvägsstyrelsen att föreskriva bestämmelser om möjlighet för förvaltare som omfattas av 6 kap. 24 § att upprätta en förenklad beskrivning av järnvägsnätet.

7.2.1.2 Fristående järnvägsnät

Alla järnvägsnät kan inte utnyttjas av fler än en organisatör av järnvägstrafik. Detta är fallet med ett järnvägsnät som inte kan nås av trafik från andra järnvägsnät och vars omland och/eller tekniska egenskaper inte ger kommersiella förutsättningar för flera aktörer att samtidigt organisera trafik på det. På dessa järnvägsnät uppstår ingen konkurrens alls om infrastrukturkapaciteten på nätet. Samtliga fordonsrörelser på nätet kan därför koordineras inom ramen för trafikorganisations egen verksamhet. Typexemplet är vissa s.k. fristående nät som inte är fysiskt anslutna till något annat järnvägsnät. Ett specialfall är vissa nät som är trafikalt fristående från, men fysiskt anslutna till andra järnvägsnät. Saltsjöbanan är ett exempel på den senare typen av fristående järnvägsnät. Fristående järnvägsnät som Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan har utformats och under lång tid anpassats för trafik som tillhandahåller pendeltransporter

mellan en stadskärna och en eller ett antal förorter. Det är svårt att se att under överskådlig tid någon annan typ av persontrafik, eller för den delen godstrafik, på kommersiella villkor skulle kunna bedrivas på något av dessa nät.

Pendeltrafiken på näten organiseras av SL som också svarar för upphandling av utförandet av förvaltningen av nätens infrastruktur. En sådan lösning kan vara naturlig för järnvägsnät, vars fristående karaktär, geografiska placering och tekniska uppbyggnad, medför att de endast kan användas av en organisatör för en typ av trafik. I dag omfattas all järnvägsverksamhet vid alla fristående järnvägsnät av järnvägslagens bestämmelser – även sådana där verksamheten bedrivs enligt principen vertikal integration. Följden är att förvaltarna av näten måste ta ut banavgifter och tilldela kapacitet på ett icke-diskriminerande sätt, upprätta en beskrivning av järnvägsnätet, teckna trafikeringsavtal med järnvägsföretaget som trafikerar nätet o.s.v. I dag förvaltas fristående svenska järnvägsnät av antingen SL eller museiföreningar, som också svarar för trafiken på sina respektive nät. I SL:s fall upphandlas dock utförandet av trafiken och vissa infrastrukturförvaltaruppgifter i separata upphandlingar. Avtalen förutsätter dock att SL är ansvarig transportör och infrastrukturförvaltare. Olika företag svarar dock för trafiken respektive för åtgärder i infrastrukturen. Företagens inbördes förhållande under avtalstiden reglerar SL i avtalen med respektive utförande företag. SL har därför ingen nytta av bestämmelserna i järnvägslagens kapitel sex och sju.

SL, men framförallt, museiföreningarna ser gärna, som redan nämnts i kapitel fyra och sex, att deras järnvägsverksamheter inte skall omfattas av de EG-harmoniserade bestämmelserna om driftskompatibilitet och säkerhet.

Överväganden

I kapitel fyra föreslogs att järnvägsverksamheten vid ett antal fristående järnvägsnät borde undantas från järnvägslagens

tillämpningsområde och tills vidare endast regleras från säkerhetssynpunkt på grundval av bestämmelserna i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. En förutsättning för denna lösning är att det är möjligt att undanta verksamheten vid dessa järnvägsnät även från kraven på järnvägsverksamhet i direktiven 91/440/EG, 95/18/EG och 2001/14/EG. Bestämmelserna om tillämpningsområde i dessa tre direktiv är något olika utformade och inget av dem innehåller någon bestämmelse som är direkt tillämplig på museijärnvägsverksamhet. Bestämmelserna om tillämpningsområde i direktiv 91/440/EG ger möjlighet att undanta järnvägsföretag vars verksamhet är begränsad till uteslutande stadstrafik, förortstrafik eller regional trafik. SLs trafikverksamhet på näten behöver därför inte regleras av järnvägslagens bestämmelser. Den internationella järnvägstrafikens tillträde till näten är dock en annan fråga. Syftet bakom direktiv 91/440/EEG är att öka järnvägens konkurrenskraft på den inre marknaden genom att ge järnvägsföretag tillträde till infrastruktur för att bedriva transporter över infrastruktur- och nationsgränser. Utifrån detta syfte har järnvägsföretag givits rätt att bedriva internationell järnvägstrafik på europeisk järnvägsinfrastruktur. När det gäller de fristående nät som här diskuteras är de inte tillgängliga för trafik från andra järnvägsnät. Inget av dem har heller de tekniska egenskaper eller de omlandsberoende förutsättningar som måste föreligga för att någon skall kunna bedriva internationell järnvägstrafik på kommersiell grund på dem. Något tvång att förse dessa nät med vissa tekniska egenskaper föreligger inte, eftersom de inte omfattas av driftskompatibilitetsdirektivens tillämpningsområde. Det bör därför inte ses som stridande mot bestämmelserna om trafikeringsrätt i direktiv 91/440/EEG att lyfta ut dessa fristående nät från järnvägslagens tillämpningsområde.

Bestämmelserna om tillämpningsområde i direktiv 2001/14/EG ger möjlighet att bl.a. undanta järnvägsverksamhet vid fristående lokala och regionala järnvägsnät som används för persontransporter och för järnvägsnät som endast är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik. Slutligen

anges i direktiv 95/18/EG i sin lydelse enligt direktiv 2001/13/EG att bl.a. företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och fristående järnvägsinfrastruktur utan förbindelse med det allmänna nätet samt järnvägstrafik som enbart tillhandahåller stads- eller förortstrafik på järnväg för personer kan undantas från direktivets tillämpningsområde. Järnvägsverksamheten vid Lidingöbanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan borde mot denna bakgrund kunna undantas från bestämmelserna i de tre direktiven. Verksamheten bedrivs ju här på nät som inte kan nyttjas för internationell järnvägstrafik. Näten ifråga får också undantas från bestämmelserna i direktiven 95/18/EG och 2001/14/EG.

Trots att det inte i något av direktiven 91/440/EEG, 95/18/EG eller 2001/14/EG finns uttryckliga bestämmelser som gör det möjligt att undanta museijärnvägsverksamhet på fristående järnvägsnät från deras tillämpningsområde, bör en sådan åtgärd ändå inte stå i strid med syftet bakom dem, som är att bidra till att öka järnvägens konkurrenskraft på den europeiska transportmarknaden. De föreningar som på ideell grund bedriver museijärnvägsverksamhet på fristående järnvägsnät i Sverige har ursprungligen tillåtits ta över näten och verksamheterna vid dem därför att det inte finns tillräckliga kommersiella förutsättningar att tillhandahålla järnvägstrafik på dessa nät. Det finns därmed inte heller i dessa fall någon risk för att en organisatör av järnvägstrafik på kommersiell grund skulle vilja nyttja infrastrukturen på dessa nät. Åtminstone inte så länge som förutsättningarna för att bedriva sådan trafik på näten inte väsentligt förändrats till det bättre. Det senare kräver i sådana fall såväl förändringar avseende boende- och produktionsstruktur i järnvägsnätens omland, som kostsamma ändringar av nätens tekniska egenskaper och standard. Sammanfattningsvis bedöms det därför som möjligt att vidta de åtgärder som diskuterades i kapitel 4 och som syftar till att framledes reglera järnvägsverksamheten vid vissa fristående järnvägsnät på grundval av bestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

7.2.2 Avgifter för användning av terminalspår

Enligt 7 kap. 2 §, andra stycket i järnvägslagen (2004:519) skall avgift fastställas enligt 8 § för användning av infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar. Trafik på rangerbangårdar och terminaler skall alltså prissättas i enlighet med bestämmelserna om prissättning av en tjänst som är nödvändig för järnvägstrafik i enlighet med 6 kap. 23 §. Detta står dock i strid med artikel 7, punkterna 3 och 7 i direktiv 2001/14/EG.

Överväganden och förslag

Förslag: Användning av infrastruktur på terminalområden föreslås bli avgiftsbelagd enligt samma principer som annan järnvägsinfrastruktur.

Sista meningen i 7 kap. 2 § i järnvägslagen bör utgå. Detta krävs för att svensk lag på ett korrekt sätt skall genomföra artikel 7 i direktiv 2001/14/EG. Enligt artikel 7, punkt 3 i detta direktiv skall den som använder järnvägsinfrastruktur för trafik betala banavgift, som skall vara marginalkostnadsspeglade. Detta gäller oavsett för vilket syfte infrastrukturen används. Enligt punkt 7 skall de tjänster som utförs vid anläggningar, som räknas upp i den bilaga II till direktivet som bestämmelsen hänvisar till, inte omfattas av bestämmelserna om banavgifter. Dessa tjänster definieras i punkt 2 i bilaga II och vissa av dem med referens till de anläggningar som är nödvändiga för tillhandahållandet av dem. Anläggningarna som punkten refererar till består i vissa fall av järnvägsinfrastruktur och i andra fall av andra typer av anläggningar. Det är dock av betydelse att i detta sammanhang göra skillnad mellan den tjänst som tillhandahålls ett järnvägsföretag och den infrastruktur som måste trafikeras för att den förstnämnda tjänsten skall kunna tillhandahållas. På en rangerbangård leder t.ex. detta till att gränssnittet mellan å ena sidan tjänsten växling och å andra sidan trafikering av bangårdens spår blir av visst intresse att fastställa. Trafikeringen av spåren omfattas i

praktiken av tjänsten tillhandahållande av tilldelning av infrastrukturkapacitet, som definieras i punkt 1 i bilaga II. Enligt artikel 7, punkt 3 motsvaras denna "tjänst" av användning av järnvägsinfrastruktur för trafik och omfattas därför av bestämmelserna om banavgifter. I praktiken kan dock ett pris för nyttjande av rangerbangårdsfunktionen tas ut. Förutsättningen är att det av fakturan framgår hur stor del av priset som utgörs av en marginalkostnadspeglande banavgift för användningen infrastrukturen på rangerbangården.

7.2.2.1 Avgifter för veteranåtgångtrafik

Banverket har under en längre tid begärt att det skall vara möjligt för ideellt verkande museiföreningar att bedriva veteranåtgångtrafik utan att erlægga banavgift på det järnvägsnät verket förvaltar. Verket anför som motiv för denna åtgärd att den underlättar förvaltningen av järnvägens kulturarv och ligger i linje med det synsätt på sektorsansvar som kommer till uttryck i propositionen Kulturarv – kulturmiljöer och kulturföremål. Ingen infrastrukturförvaltare kan i dag medge fullständig avgiftsbefrielse för viss typ av åtgångtrafik. Alla infrastrukturförvaltare är enligt 7 kap. 2 § i järnvägslagen skyldiga att ta ut en marginalkostnadspeglande banavgift.

Överväganden och förslag

<p>Förslag: Infrastrukturförvaltare föreslås få befria trafik som på ideell grund bedrivs med fordon avsedda att användas endast i historiskt syfte från avgift enligt 7 kap. 2 § i järnvägslagen.</p>

Skyldigheten att ta ut en marginalkostnadspeglande avgift följer av bestämmelser i direktiv 2001/14/EG. Dessa bestämmelser syftar dock endast till att garantera kommersiellt verkande

organisatörer och utförare av järnvägstrafik tillträde till europeisk järnvägsinfrastruktur på icke-diskriminerande villkor. I detta fall gäller frågan tillträdesvillkoren för ideellt bedriven trafik. Avgiftsvillkoren för sådan trafik är av mindre intresse från icke-diskrimineringssynpunkt. En avgiftsbefrielse av den ideellt bedrivna veteranåtgången får dock inte leda till en minskad tillgång till infrastrukturkapacitet för de kommersiellt verkande trafikorganisationserna. Under förutsättning att detta inte sker kan knappast en avgiftsbefrielse för museiföreningar som bedriver veteranåtgången anses stå i strid med syftet bakom direktiv 2001/14/EG. För att kunna tillmötesgå sektorsmyndigheten Banverkets begäran bör därför en ny bestämmelse införas i järnvägslagens sjunde kapitel om rätt för infrastrukturförvaltare att ge museiföreningar avgiftsbefrielse för trafik med museifordon som bedrivs i ideellt syfte. Med museifordon avses sådana fordon som Järnvägsstyrelsen i enlighet med vad som föreslås under 4.2.3.2 kan klassa som endast avsedda att användas för historiska ändamål. Någon särskild bestämmelse som anger att den som bedriver avgiftsbefriad veteranåtgången endast får ansöka om restkapacitet bedöms inte vara behövlig. Infrastrukturförvaltare som skall tilldela kapacitet i enlighet med kriterier eller avgifter som skall åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen kommer av naturliga skäl att i beskrivningen av järnvägsnätet ange att veteranåtgången har lägsta prioritet. Andra infrastrukturförvaltare kan förväntas ange att de tillämpar principen att betalande kunder har företräde framför icke-betalande i sin kapacitetstilldelningsprocess. Den naturliga följden blir då att museiföreningarna liksom i dag endast ansöker om restkapacitet för sådan veteranåtgången som infrastrukturförvaltare föreslås få rätt att avgiftsbefria.

8 Effektbedömningar

Vid en bedömning av förslagets effekter bör skillnad göras mellan lång- och kortsiktiga effekter. De långsiktiga effekterna är oftast kopplade till förslagets påverkan på järnvägens konkurrenskraft. Av naturliga skäl är storleken på dessa långsiktiga och indirekt verkande effekter svåra att uppskatta. Förslagets effekter på kort sikt är dock lättare att bedöma.

Bestämmelserna i direktiv 2004/50/EG preciserar i huvudsak ett regelsystem som redan tillämpas. Effekterna på kort sikt av genomförandet av detta direktivs bestämmelser bedöms därför bli ganska begränsade. Järnvägssäkerhetsdirektivets bestämmelser syftar till att reglera ett i EG-rätten tidigare i huvudsak oreglerat område. Järnvägssäkerhetsdirektivets genomförande kommer därför att medföra vissa effekter på kort sikt för infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och framförallt Järnvägsstyrelsen.

Bestämmelserna i direktiv 2004/51/EG utvidgar marknadstillsätningen för järnvägsföretag som tillhandahåller internationella godstransporter. Direktivets bestämmelser kräver emellertid ganska små förändringar av järnvägslagens (2004:519) bestämmelser om trafikeringsrätter. Förändringen består i att utländska järnvägsföretags rätt att i Sverige bedriva internationell godstrafik med cabotage utvidgas något i förhållande till vad som gäller i dag. Effekterna på kort sikt av denna förändring bedöms bli ganska små. Direktivet innehåller också bestämmelser om tillhandahållande av tjänster som är nödvändiga för internationell godstrafik på järnväg. Genomförandet av dessa bestämmelser bedöms på kort sikt medföra vissa smärre administrativa

konsekvenser för svenska företag som tillhandahåller sådana tjänster.

Förslagen i promemorians sjunde kapitel syftar framförallt till att skapa en ökad flexibilitet i det svenska järnvägsregelverket. Tanken är att möjliggöra en minskning av transaktionskostnaderna inom järnvägssystemet genom att ge fler infrastrukturförvaltare möjlighet att tillämpa förenklade förfaranden i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet på vissa järnvägsnät. Promemorians förslag i denna del bedöms på kort sikt medföra positiva effekter för järnvägsföretag och framförallt infrastrukturförvaltare.

8.1 Ekonomiska konsekvenser

Förslagen om att ge fler infrastrukturförvaltare möjlighet att tillämpa förenklade förfaranden i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet bedöms få positiva ekonomiska konsekvenser för majoriteten av de ca 700 infrastrukturförvaltare som i dag har tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur. Det är inte möjligt att uppskatta hur stor effekten blir, eftersom de bestämmelser som nu föreslås bli ändrade ännu aldrig har tillämpats. Det står dock klart att flertalet infrastrukturförvaltare, om förslagen genomförs, slipper att bekosta ett ganska omfattande administrativt arbete i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet. Organisatörer och utförare av järnvägstrafik bedöms också, om förslagen genomförs, kunna göra vissa smärre administrativa besparingar.

Den andra sidan av saken är att Järnvägsstyrelsens arbetsbörda bedöms öka. Förslagen innebär bl.a. att Järnvägsstyrelsen måste granska individuella ansökningar från infrastrukturförvaltare med begäran om att omfattas av bestämmelserna i 6 kap. 24 § i järnvägslagen. Initialt bedöms detta medföra att Järnvägsstyrelsen måste handlägga flera hundra nya ärenden. De flesta av dessa ärenden bedöms dock vara ganska okomplicerade att handlägga. Därefter kommer sannolikt arbetsbördan att minska och inskränka sig till de fall där förutsättningarna för det första

beslutet ändrats på ett sådant sätt att detta bör omprövas. Järnvägsstyrelsen arbetsbörda bedöms också öka till följd av de nya arbetsuppgifter som följer av järnvägssäkerhetsdirektivet. Det gäller då främst uppgifterna att bereda beslut om svensk ståndpunkt i de frågor om gemensamma säkerhetsmål, säkerhetsmetoder och säkerhetsindikatorer som ERA och DKS-kommittén arbetar med. Järnvägsstyrelsens föreskriftsarbete bedöms också öka något i omfattning till följd av promemorians förslag. Det är i dagsläget svårt att uppskatta i vilken utsträckning som myndighetens ökade arbetsbörda kräver resursförstärkningar. Det förefaller rimligt att anta att sådana förstärkningar kommer att behövas. Eventuella resursförstärkningar bedöms dock kunna finansieras inom utgiftsområdets ram.

Fordonsägare kan komma att få vidkännas en engångskostnad för ommärkning av sina fordon. Om detta blir fallet och hur höga kostnaderna i sådana fall blir beror på innehållet i de specifikationer om fordonsregister m.m. som ERA skall utarbeta och DKS-kommittén anta.

8.2 Konsekvenser för små företag

Promemorians förslag bedöms kunna få både positiva och negativa konsekvenser för små företag. Förslagen om att ge fler infrastrukturförvaltare möjlighet att tillämpa förenklade förfaranden i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet berör framförallt mindre infrastrukturförvaltare. En del av dessa är små företag, vars administrativa kostnader för tilldelning av infrastrukturkapacitet bedöms kunna minska..

Generellt sett innebär promemorians förslag att järnvägssektorns regelverk blir än mer komplext. Detta är en följd av att EG-rätten numer också omfattar bestämmelser om harmonisering av nationella järnvägssäkerhetsbestämmelser. Det följer också av att vissa av promemorians förslag syftar till att åstadkomma mer flexibilitet i regelverket. Komplexiteten i järnvägens reglering är i sig ett problem för framförallt små företag som svarar för förvaltning av infrastruktur eller organisation och

utförande av järnvägstrafik. Det är emellertid inte helt lätt att göra något åt detta problem. Kraven på sambandet mellan fordon och bana i kombination med den valda modellen för organisation av järnvägssystemet och en hög grad av detaljerad harmoniserande EG-reglering sätter i praktiken ganska snäva gränser för möjligheten att förenkla regelverket.

Eventuella negativa konsekvenser kan slutligen också uppstå till följd av innehållet i framtida TSD och gemensamma säkerhetsmetoder respektive specifikationer för nationella fordonsregister. Sverige har dock möjlighet, om än begränsad, att påverka innehållet i sådana dokument.

De långsiktiga effekterna av promemorians förslag för små företag är avhängiga utvecklingen av järnvägens konkurrenskraft. Det är dock så många faktorer och komplicerade orsakssamband som avgör takten och riktningen i denna utveckling att det knappast är meningsfullt att försöka avgöra vilka som kan vara hänförliga till promemorians förslag.

8.3 Miljökonsekvenser

Förslagen i promemorian bedöms inte medföra några miljökonsekvenser på kort sikt. Indirekt kan dock sådana konsekvenser uppstå till följd av förslagets effekt på järnvägens konkurrenskraft. Innehållet i framtida TSD och gemensamma säkerhetsmetoder påverkar t.ex. järnvägens konkurrenskraft genom att de ställer krav på järnvägsmateriel som i sin tur påverkar egenskaper som pris, kvalitet, säkerhet o.s.v. för järnvägens trafikprodukter. Krav som leder till ett utbud av trafikprodukter med efterfrågade egenskaper kan antas få positiva effekter för järnvägens konkurrenskraft. Det omvända gäller naturligtvis för krav som leder till ett utbud av mindre efterfrågade trafikprodukter. Ökar järnvägens konkurrenskraft och detta i sin tur bidrar till en minskad ökning av transporter med mer miljöbelastande trafik uppstår positiva miljöeffekter. Det kan inte heller uteslutas att framtida TSD kommer att innehålla krav som påverkar miljöegenskaperna för järnvägsmateriel. Som

tidigare nämnts kan Sverige påverka innehållet i TSD, gemensamma säkerhetsmetoder och dylika dokument.

8.4 Jämställdhetskonsekvenser

Förslagen i promemorian bedöms inte i sig ge några direkta effekter för vare sig jämställdheten i järnvägssystemet eller i samhället. Det kan dock inte uteslutas att innehållet i framtida TSD och säkerhetsmetoder får jämställdhetskonsekvenser. Det kan inte heller uteslutas att promemorians förslag och innehållet i framtida TSD, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder får indirekta jämställdhetskonsekvenser genom sin påverkan på järnvägens konkurrenskraft.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

2 §

Definitionen av vad som utgör en järnvägsolycka av så allvarlig art att den skall vara föremål för obligatorisk undersökning enligt lagen i paragrafens första stycke p. 3, är ändrad för att överensstämma med kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar m.m. (järnvägssäkerhetsdirektivet) artikel 19.1 och 3 l. Det betyder att järnvägsolyckor som har lett till att minst en person har omkommit eller att minst fem personer har blivit allvarligt skadade skall undersökas enligt lagen. Tidigare angavs i lagtexten att flera människor skulle ha avlidit eller blivit allvarligt skadade för att olyckan skulle vara föremål för obligatorisk undersökning enligt 2 §. Enligt författningskommentaren avsågs härmed att antalet avlidna eller allvarligt skadade skulle uppgå till minst fem personer. Gränsen för när olyckan skall anses vara så allvarlig att den skall vara föremål för obligatorisk undersökning sänks därför endast när det gäller antalet omkomna.

Beloppsgränsen för när en olycka anses ha lett till så omfattande materiella skador att den på den grunden skall vara

föremål för obligatorisk undersökning fastställs i direktivet till 2 miljoner euro. Det innebär att skador på rullande materiel, infrastruktur, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller i miljön vid en omedelbar bedömning på platsen skall uppskattas till detta belopp. Inte heller denna gräns utgör dock någon skillnad i förhållande till nu gällande ordning, där beloppsgränsen fastställs till, i dagens penningvärde motsvarande belopp, 20 miljoner kr. Det blir dock en mycket ungefärlig uppskattning

Noteras kan att enligt direktivets definition av materiell skada ingår inte skador på egendom som inte transporteras med spårfordonet. Det finns dock inget som hindrar att den svenska definitionen i detta avseende är något vidare än direktivets.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.6.

4 §

I paragrafen anges den geografiska avgränsningen för när en händelse enligt lagen skall undersökas. Huvudregeln är att händelser som har inträffat i Sverige skall undersökas. Enligt andra stycket skall också händelser som har inträffat utomlands, men som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg, undersökas om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige.

Det nya *tredje stycket* avser undersökningar av järnvägsolyckor och tillbud till sådana olyckor. I stycket görs en hänvisning till sådana särskilda bestämmelser om när sådana händelser skall undersökas som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen. Härmed avses i första hand artikel 22.1 i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG). Huvudregeln i direktivet överensstämmer med bestämmelsen i första stycket första meningen, dvs. att den utredande myndigheten skall undersöka händelser som har inträffat inom det egna landets gränser. Därutöver gäller att när en järnvägolycka eller ett tillbud till en sådan olycka har inträffat på eller nära den svenska gränsen, får den undersökande myndigheten komma överens med den undersökande myndig-

heten i den andra berörda staten att en av myndigheterna skall utföra undersökningen eller att myndigheterna skall utföra undersökningen gemensamt. Om den svenska myndigheten utför undersökningen skall myndigheten från den andra staten erbjudas att delta i undersökningen och ta del av alla resultat av undersökningen. I Sverige finns det järnvägsövergångar till Danmark via Öresundsbron, till Norge på fyra ställen, i Charlottenberg, Kornsjö, Storlien och Riksgränsen på vägen till Narvik samt till Finland via Haparanda.

Denna särskilda reglering om att utländsk myndighet skall komma hit och undersöka en järnvägsolycka eller ett tillbud kan endast avse internationell trafik. Det kan aldrig komma i fråga att ett grannlands undersökande myndighet skall komma hit och undersöka olyckor och tillbud som hänför sig till inrikes trafik som utförs av ett svenskt järnvägsföretag även om sådan bedrivs nära den svenska gränsen. Dock skall, om en järnvägsolycka eller tillbud inträffar på svenskt territorium men berör ett järnvägsföretag med säte i en annan medlemsstat inom EES eller i Schweiz, det landets utredande myndighet erbjudas att delta i undersökningen. På motsvarande sätt skall den svenska myndigheten ha rätt att delta i undersökningar utomlands. Det senare gäller dock endast i de fall ett erbjudande om att delta lämnas av det landet eller av den undersökande myndigheten i landet. Alla dessa möjligheter vad avser rätt att överlåta en undersökning på svenskt territorium, eller att samarbeta med en utländsk myndighet etc. är sådant som den svenska undersökande myndigheten i samråd med den undersökande myndigheten i annat land skall ha rätt att i enskilda fall besluta om.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.9.

7 §

Av *första stycket* framgår att den undersökande myndigheten skall underrätta dem som kan vara berörda av en händelse som skall undersökas enligt lagen, i den mån det är praktiskt genomförbart. I det *andra stycket* har det tagits in en erinran om att

bestämmelsen i första stycket inte är tänkt att inskränka de förpliktelser som följer av internationella överenskommelser Sverige har biträtt. Härmed avses 1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten (annex 13). Nu föreslås också att det tas in en hänvisning till sådana skyldigheter som följer av Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen. Härmed avses artikel 22.3 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG, enligt vilken kretsen för vilka som skall anses berörda av en händelse och därmed underrättas är något annorlunda definierad än enligt det svenska regelverket.

Bestämmelsen behandlas närmare i avsnitt 6.8.

9 §

I paragrafen anges vilka befogenheter den undersökande myndigheten har för att bedriva undersökningsarbetet. I *första stycket* anges bland annat att myndigheten får granska handlingar eller föremål som kan antas vara av betydelse för undersökningen. Med anledning av bestämmelsen i artikel 20 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG införs nu också en uttrycklig bestämmelse om att myndigheten får föra med sig sådana handlingar och föremål för att utföra undersökningen på en annan plats. Det kan handla om att föra med sig vrakdelar för att genomföra undersökningen på en lämpligare plats, som exempelvis i en hangar.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.7.

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

Lagen föreslås få ett utvidgat tillämpningsområde och skall utöver spårvägs- och tunnelbaneverksamhet även omfatta vissa fristående järnvägsnät. Lagen föreslås därför byta namn till lag om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar. Med anledning av att lagen ånyo kommer att omfatta järnvägstrafik,

förs de ordningsregler för järnvägen med tillhörande straffbestämmelse som fördes över till järnvägslagen (2004:519) tillbaka till lagen. Dessa kommer därför att finnas i båda lagarna.

1 §

I bestämmelsen anges lagens tillämpningsområde, som nu föreslås utvidgas till att även omfatta fristående järnvägsnät enbart avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik och fristående järnvägsnät för museitrafik. Detta är nät som får undantas från bestämmelserna om ett harmoniserat regelverk för järnvägstrafiken enligt gällande EG-direktiv. Med fristående nät enbart avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik avses i första hand Lidingö-, Roslags- och Saltsjöbanorna. Som exempel på ett fristående järnvägsnät för museitrafik kan nämnas Östra Sörmlands järnväg.

Begreppet fristående kan tolkas på olika sätt. I artikel 2.2 järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG talas det som nät som är funktionellt helt åtskilt från resten av järnvägssystemet.

Bestämmelsen behandlas närmare i avsnitt 4.2.1.2 och 7.2.1.2.

1 a §

Ändringen följer av lagens utvidgade tillämpningsområde. I paragrafen anges att tillsynsmyndigheten bestämmer om en spår-anläggning är tunnelbana, spårväg eller ett sådant fristående järnvägsnät som omfattas av lagens bestämmelser. Tillsynsmyndigheten ges härmed bland annat en rätt att i enskilt fall besluta att en viss järnväg är att anse som fristående till det övriga järnvägsnätet på ett sådant sätt att den skall omfattas av denna lagen i stället för järnvägslagen (2004:519).

3 §

Ändringen i paragrafens första stycke är en följd av lagens ändrade tillämpningsområde.

24 §

Ändringen i paragrafens första stycke är en följd av att definitionen av en allvarlig järnvägsolycka i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor ändras.

25–28 §§

Genom bestämmelserna återinförs de regler om ordning vid järnväg som flyttades över till järnvägslagen (2004:519) när den lagen trädde i kraft den 1 juli 2004. Eftersom lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana nu föreslås få ett utvidgat tillämpningsområde och omfatta även vissa järnvägar, bör ordningsreglerna tas in även i denna lag.

30 §

Ändringen är en följd av lagens utvidgade tillämpningsområde. Straffbestämmelserna om förtäring av alkohol och intag av narkotika skall även omfatta den som för ett maskindrivet fordon på järnväg.

32 §

Ändringen är en följd av att ordningsbestämmelserna för järnväg återinförs. Den som bryter mot förbudet att beträda spårområdet utan spårinnehavarens eller trafikutövarens tillstånd i 25 § skall dömas till penningböter.

33 §

Ändringen i andra stycket är en följd av att ordningsbestämmelserna om järnväg återinförs i lagen.

33 a §

Ändringen är en följd av lagens ändrade tillämpningsområde och att därmed ordningsreglerna för järnväg återinförs i lagen.

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

1 kap.1 §

Genom ändringen i paragrafens *andra stycke* undantas fristående järnvägsnät enbart avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik och fristående järnvägsnät för museitrafik från lagens tillämpningsområde. Bestämmelsen innebär att såväl förvaltning av infrastruktur som trafikutövningen vid sådana nät undantas från lagens tillämpningsområde. Verksamheten vid sådana nät skall i stället omfattas av bestämmelserna i lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg som föreslås byta namn till lag om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar. För närvarande omfattas endast Lidingöbanan, Roslagsbanan, och Saltsjöbanan av undantaget rörande fristående järnvägsnät för stads- och förortstjänster.

Som exempel på ett fristående järnvägsnät för museitrafik kan nämnas Östra Sörmlands järnväg. Det bör noteras att museitrafik som utförs på järnvägsnät som inte är fristående även fortsättningsvis skall omfattas av järnvägslagens bestämmelser.

Tillsynsmyndigheten får i enskilt fall besluta om ett nät kan anses omfattas av undantagsbestämmelsen, jfr. förslag till lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar 1 a §. Det blir främst en fråga om nätet kan anses fristående från det övriga nätet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 4.2.1.2 och 7.2.1.2.

1 kap. 5 §

Genom ändringen anges att regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten utöver vad som hittills gällt får meddela föreskrifter om vilka fordon som skall anse vara museijärnvägsfordon. Frågan kan antas få ökad betydelse genom nu föreslagna ändringar, eftersom sådana fordon skall undantas från kraven på anpassning till de väsentliga kraven och TSD, jfr 2 kap. 7 och 13 §§ andra stycket.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 4.2.1.2.

2 kap. 5 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 9 järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG. Ändringen innebär att det införs ett krav på att infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem, vilket skall ersätta tidigare bestämmelse om säkerhetsordning. Ett säkerhetsstyrningssystem utgör dels själva organisationen och de åtgärder som en verksamhetsutövare inför för att trygga en säker verksamhet, dels den dokumentation av detta system som skall innehålla sådana verksamhetsspecifika säkerhetsbestämmelser som behövs för att verksamhetsutövaren skall uppfylla gällande bestämmelser i lag, förordning och föreskrifter. Regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten ges bemyndigande att utifrån bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet meddela närmare bestämmelser om vilka krav som skall ställas på ett säkerhetsstyrningssystem för att det skall godkännas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.5.

2 kap. 5 a §

Genom bestämmelsen, som är ny, genomförs artikel 9.4 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG. Bestämmelsen innebär att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag varje år måste upprätta en säkerhetsrapport som skall ges in till tillsynsmyndigheten. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får enligt 14 § meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter en sådan rapport skall innehålla.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.6.

2 kap. 6 §

I bestämmelsen anges när infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att rapportera inträffade olyckor och tillbud till olyckor. Ändringen är en följd av att definitionen av en allvarlig järnvägsolycka i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor ändras för att överensstämma med kraven i artikel 19 järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG. Det innebär att en undersökning blir obligatorisk redan om en person avlider och inte som i dag flera personer. När det gäller antal skadade preciseras detta till fem personer, men innebär i praktiken ingen skillnad mot dagens ordning eftersom det har ansetts att ”flera”, som det i dag står, motsvarar ca. fem personer.

2 kap. 7 §

I bestämmelsen anges vilka delsystem och komponenter som skall omfattas av bestämmelserna om kraven på driftskompatibilitet i enlighet med de väsentliga kraven och tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) (jfr. direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten för höghastighetståg och direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten för konventionella tåg). Enligt den EU-anpassade terminologi som infördes i

samband med järnvägslagens ikraftträdande utgör bland annat järnvägsfordon delsystem.

Ändringen i *andra stycket* innebär att museijärnvägsfordon undantas från kravet på att överensstämja med bestämmelserna om väsentliga krav och TSD. Genom 1 kap. 5 § ges regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten rätt att föreskriva om vilka fordon som skall anses utgöra museijärnvägsfordon.

För att garantera att det inte skall uppstå säkerhetsproblem när ett fordon som inte är anpassad till driftskompatibilitetskraven framförs på en bana som är anpassad till sådana krav, får tillsynsmyndigheten förena ett ibruktagandegodkännande av sådana fordon med villkor. Möjligheten att meddela villkor avser alla delsystem som inte omfattas av driftskompatibilitetsbestämmelserna. Villkoren kan exempelvis gälla vilka banor fordonet får framföras på (jfr 13 § andra och tredje stycket). Noteras bör också att museijärnvägsfordon som enbart används på en från det övriga nätet fristående bana inte längre skall omfattas av järnvägslagens regler, se 1 kap. 1 §.

2 kap. 13 §

Av bestämmelsen framgår att delsystem endast får tas i bruk efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Enligt den EU-anpassade terminologi som infördes med järnvägslagen utgör exempelvis ett järnvägsfordon ett delsystem. Ändringen i *andra stycket* innebär att museijärnvägsfordon även om de moderniseras eller byggs om inte skall behöva överensstämja med kraven om driftskompatibilitet för att godkännas för ibruktagande.

Ändringen i *tredje stycket* innebär att ett ibruktagandegodkännande av delsystem som omfattas av undantagsbestämmelsen i andra stycket får förenas med villkor. Villkor kan exempelvis avse vilken högsta hastighet ett fordon får framföras i eller på vilka banor det får användas. Genom bestämmelsen nyttjas den möjlighet som ges enligt artikel 14.4 järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG att förena ett ibruktagandegodkännande av

utländska järnvägsfordon som redan har ett sådant godkännande från ett annat land inom EES eller Schweiz, men som inte omfattas kraven på driftskompatibilitet. Bestämmelsen ges dock en vidare tillämpning, vilket inte strider mot gällande EU-regelverk.

2 kap. 13 a §

Genom paragrafen genomförs artikel 14.3 i driftskompatibilitetsdirektiven 96/48/EG (höghastighetståg) och 2001/16/EG (konventionella tåg) enligt artiklarnas lydelse i artikel 1 p. 10 respektive artikel 2 p. 9 b direktiv 2004/50/EG.

Av bestämmelsen följer att det i vissa fall krävs ett nytt ibruktagandegodkännande för delsystem som omfattas av bestämmelserna om driftskompatibilitet och TSD. Om ett sådant delsystem moderniseras eller byggs om avgör tillsynsmyndigheten om förändringen är så omfattande att det skall krävas en ny prövning. Ett nytt godkännande skall krävas om ”den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen” kan påverkas av det planerade arbetet.

I *andra stycket* anges att innehavaren är skyldig att informera tillsynsmyndigheten om sådana planerade förändringar.

2 kap. 13 b §

Genom paragrafen genomförs artikel 14.4 i driftskompatibilitetsdirektiven 96/48/EG (höghastighetståg) och 2001/16/EG (konventionella tåg) enligt artiklarnas lydelse i artikel 1 p.10 respektive artikel 2 p. 9 c i direktiv 2004/50/EG.

När tillsynsmyndigheten godkänner att ett delsystem som utgör rullande materiel tas i bruk skall varje fordon förses med en identifikationskod i alfanumerisk form. Innehavaren skall märka fordonet med den tilldelade koden. Tillsynsmyndigheten skall också föra in fordonet i det nationella fordonsregistret. Även fordon som redan har godkänts för ibruktagande skall förses med en kod och föras in i det nationella fordonsregistret. Innehavaren av järnvägsfordon skall ansöka särskilt om att tilldelas en

kod. Bemyndiganden om att meddela föreskrifter om register finns i 8 kap. 10 §.

2 kap. 14 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter. Ändringen innebär att föreskrifter får meddelas rörande säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § och säkerhetsrapporter enligt 2 kap. 5 a §. Vidare får föreskrifter meddelas om ibruktagandegodkännanden och identifikationskoder enligt 2 kap. 13 § – 13 b §§.

3 kap. 3 §

Genom den nya bestämmelsen i *tredje stycket* genomförs artikel 10 järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG. I artikeln anges att ett säkerhetsintyg skall vara uppdelat på två delar, en A-del som skall omfatta ett intyg om godkännande av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § och en B-del om godkännande av att järnvägsföretaget har vidtagit sådana särskilda åtgärder som krävs för att uppfylla säkerhetskraven på det järnvägsnät järnvägsföretaget ansöker om att få trafikera. Eftersom innehållet i säkerhetsstyrningssystemet, dvs. A-delen, enligt den innehållsspecifikation som återfinns i bilaga III i direktivet i stora delar är knutet till trafiken på ett visst järnvägsnät, är en så strikt uppdelning svår att upprätthålla. Den nu föreslagna bestämmelsen innebär att ett säkerhetsintyg utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz skall gälla i Sverige i den utsträckning kraven på att erhålla ett säkerhetsintyg här i landet är uppfyllda. För att uppnå syftet med bestämmelsen är det viktigt att tillsynsmyndigheten gör en saklig och icke-diskriminerande bedömning av vilka kompletteringar som krävs för att garantera säkerheten. Intyget om att företaget uppfyller de kompletterande kraven blir B-delen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.7.1.

3 kap. 7 §

Genom ändringen genomförs artikel 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG. Ändringen innebär att begreppet tillstånd för infrastrukturförvaltare ersätts med den benämning som används i direktivet, "säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare". Vidare tas det undantag från tillståndskravet som tidigare gällde Banverket bort, eftersom någon undantagsmöjlighet från tillståndskravet inte medges i direktivet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.7.3.

3 kap. 8 §

Ändringen innebär endast en språklig justering. Begreppet tillstånd för infrastrukturförvaltare ändras till säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare.

3 kap. 9 §

Genom ändringen av paragrafen genomförs artikel 10.5 och 11.2 järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG. I direktivet uppställs krav på att säkerhetsintyg (3 §) och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare (8 §) skall förnyas när verksamhetsutövaren ansöker om detta, dock minst vart femte år eller när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring. Enligt den nu föreslagna bestämmelsen skall bestämmelsen gälla för samma krets av tillstånd som omfattas av första stycket i paragrafen, dvs. alla tillstånd i 3 kap., utom licenser.

Att tillstånd behöver omprövas när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring har gällt även tidigare. Hur omfattande omprövningen skall vara får avgöras från fall till fall av tillsynsmyndigheten. Verksamhetsutövaren ansvarar för att en förnyad tillståndsansökan görs och bör upplysas om när en förnyad ansökan krävs i tillståndet. Meningen är alltså inte att tillståndet automatiskt skall förfalla efter fem år. Om en verksam-

hetsutövare inte inkommer med en ny ansökan kan tillsynsmyndigheten använda sig av föreläggande, förbud eller återkallelse av tillståndet enligt bestämmelserna i 8 kap.

Genom ändring tas också den möjlighet som fanns tidigare att meddela säkerhetsvillkor för Banverket och Rikstrafiken bort. Att denna möjligheten tas bort när det gäller Banverket är en följd av att Banverket nu skall omfattas av tillståndskrav enligt 7–8 §§. Att inte heller Rikstrafiken, som organiserar trafik, skall kunna få säkerhetsvillkor föreskriva är en följd av de ansvarsprinciper som följer av järnvägssäkerhetsdirektivet som innebär att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som skall ansvara för säkerheten inom järnvägssystemet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.7.4.

3 kap. 10 §

Genom bestämmelsen ges regeringen, eller efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten rätt att meddela föreskrifter om prövningen och utformningen av säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 8 §. Bemyndigandet införs med anledning av reglerna i artikel 10 och 11 järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG om hur säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd skall vara uppdelade på olika delar, en A- och en B-del och vilka omständigheter som skall prövas i de olika delarna.

Bestämmelser om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd behandlas även i avsnitt 5.7.1 respektive avsnitt 5.7.3.

5 kap. 3 §

Genom ändringen i paragrafen genomförs artikel 10 p. 3 andra stycket i direktiv 91/440/EG i dess lydelse enligt artikel 1 p. 2 a i direktiv 2004/51/EG. Enligt bestämmelsen skall medlemsstaternas järnvägsnät öppnas för internationell godstrafik senast den 1 januari 2006. Detta gäller redan på det svenska järnvägsnätet. Till den 1 januari 2007 skall dock denna rätt även omfatta cabotage, dvs. en rätt för ett utländskt järnvägsföretag att både

lasta och lossa gods här i landet. Med anledning härav har den reciprocitetsklausul, som tidigare gällde beträffande rätten för utländska järnvägsföretag att bedriva cabotage, tagits bort.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.1.1.2.

6 kap. 23 §

Genom ändringen i paragrafen genomförs artikel 10 p. 6 i direktiv 91/440/EG i dess lydelse enligt artikel 1 p. 2 c i direktiv 2004/51/EG. I bestämmelsen anges att den som tillhandahåller vissa i bestämmelsen uppräknade tjänster som behövs för att kunna utföra järnvägstrafik skall göra detta på ett icke-diskriminerande sätt. Den nu införda ändringen innebär att tjänstetillhandahållaren öppet måste redovisa villkoren för att få nyttja dessa tjänster.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.1.1.3.

6 kap. 24 §

Enligt huvudregeln gäller bestämmelserna i 6 kap. om kapacitetstilldelning och tillhandahållande av tjänster m.m. samtliga infrastrukturförvaltare. Genom denna bestämmelse undantas sådana aktörer vars huvudsakliga verksamhet avser tillhandahållande av tjänster enligt 23 § och vars infrastrukturinnehav är mycket begränsat från vissa av förpliktelserna i 6 kap.

Ändringen i *andra stycket* innebär att tillsynsmyndigheten i enskilda fall och om det föreligger särskilda skäl får besluta att även andra infrastrukturförvaltare får slippa de skyldigheter i 6 kap. som anges i första stycket. Grundprinciperna i hela regelverket är marknadsöppning och icke-diskriminering vid kapacitetstilldelning. Reglerna i 6 kap. syftar till att uppnå dessa mål, men innebär ett relativt omfattande administrativt arbete för infrastrukturförvaltarna. Det finns ca. 700 infrastrukturförvaltare i landet, många vars infrastrukturinnehav är mycket begränsat utan att för den skull omfattas av lättnadsregeln i första stycket. Särskilda skäl kan till exempel anses vara för

handen om det går att klargöra att det inte finns någon konkurrens om infrastrukturkapaciteten. Det kan röra sig om en industri som har ett anslutningsspår från en terminal ut till Banverkets nät. Det saknas då anledning för någon annan att nyttja anslutningsspåret. Det kan också röra sig om en kommun som innehar ett anslutningsspår till en hamn där trafiken är mycket begränsad. Eftersom trafiksituation och efterfråga kan växla över tiden, kan undantagsbeslut förenas med sådana villkor som bedöms nödvändiga, exempelvis en tidsbegränsning. Det åligger infrastrukturförvaltaren att visa att ett undantag inte skulle leda till att principerna om icke-diskriminering vid kapacitetstilldelning frångås.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.1.1.

6 kap. 25 §

I bestämmelsen ges regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten bemyndiganden att meddela föreskrifter enligt 6 kap. Ändringen innebär att bemyndiganden nu också omfattar föreskriftsrätt rörande redovisning av villkor för tjänstetillhandahållanden enligt 23 § samt om vilka infrastrukturförvaltare som kan komma i fråga för att omfattas av undantagsregeln i 24 §.

7 kap. 2 §

I bestämmelsen som grundar sig på artikel 4.1, 7.1 och 7.7 i direktiv 2001/14/EG, föreskrivs en skyldighet för infrastrukturförvaltare att ta ut avgifter baserade på en marginalkostnadsprincip. Ändringen innebär att denna princip även skall råda för prissättning för kapacitet på rangerbangårdar och vid terminaler. Den hänvisning till prissättning enligt 8 § som tidigare gällde för sådan infrastrukturkapacitet tas därför bort, vilket får till följd att huvudregeln om marginalkostnad skall tillämpas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.2.

7 kap. 9 §

Enligt de principer för avgiftsuttag som följer av direktiv 2001/14/EG skall avgifter tas ut för tas ut för nyttjande av infrastrukturkapacitet. Detta innebär dock stora problem för vissa museijärnvägsföreningar med knappa ekonomiska förhållanden som bedriver verksamhet på ideell grund. Den nya bestämmelsen innebär att infrastrukturförvaltare får upplåta kapacitet utan att ta ut avgifter för trafik som utförs av sådana föreningar. Principerna härför skall anges i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivning enligt 6 kap. 5 §. Det är viktigt att sådan avgiftsfri museitrafik inte tar upp kapacitet som andra järnvägsföretag, vars verksamhet kan anses ha ett större samhälls-ekonomiskt värde, vill nyttja.

Det förekommer att museijärnvägsverksamhet bedrivs på delvis ideell grund, delvis kommersiell grund. Undantagsbestämmelsen får tillämpas på sådan verksamhet som i huvudsak bedrivs på ideell grund. Infrastrukturförvaltaren får avgöra om detta kriterium är uppfyllt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.2.1.

8 kap. 3 a §

För att Sverige skall kunna bidra med underlag i form av kostnads- och nyttoanalyser för den svenska marknaden av förslag som lämnas från den Europeiska kommissionen rörande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, säkerhetsmål och säkerhetsmetoder krävs att verksamhetsutövarna ger in sådant underlag till myndigheterna. Det är i första hand Järnvägsstyrelsen och Banverket som företräder Sverige i detta regelutvecklingsarbete. Genom den nu föreslagna bestämmelsen åläggs verksamhetsutövarna att på begäran lämna sådant underlag som begärs av myndigheten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 4.2.2.1.

8 kap. 5 §

Enligt bestämmelsen får tillsynsmyndigheten återkalla ett tillstånd om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda. Bestämmelsen omfattar alla tillstånd enligt 3 kap. I bestämmelsen, som har sin grund ibland annat artikel 11 direktiv 95/18/EG, anges i p. 3 att tillstånd också får återkallas om de inte har nyttjats under viss tid efter dess utfärdande, hittills sex månader. I järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG anges att denna tid för säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § skall vara ett år. Detsamma bör gälla särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 §, auktorisation enligt 3 kap. 5 § och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare enligt 3 kap. 7–8 §§. Däremot skall sexmånadersregeln kvarstå beträffande licenser enligt 3 kap. 2 §, eftersom direktiv 95/18/EG som behandlar licenser inte ändrats på denna punkt.

8 kap. 8 §

Enligt bestämmelsen skall tillsynsmyndigheten föra och ge offentlighet åt register över infrastruktur och järnvägsfordon. Bestämmelsen omfattar de register som föreskrivs i gällande EG-direktiv. Ändringen innebär att den som bedriver verksamhet som omfattas av lagens bestämmelser har en skyldighet att till tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter som behövs för att kunna föra sådana register.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 4.2.3.1.

8 kap. 10 §

Ändringen innebär att bemyndigandet utvidgas till att omfatta föreskriftsrätt rörande sådant beslutsunderlag som avses i 8 kap. 3 a § och verksamhetsutövares skyldighet att ge in sådant underlag.

10 kap. 1 §

Ändringen i straffbestämmelsen är en följd av att kravet på att verksamhetsutövare skall ha en säkerhetsordning skall ersättas med ett krav på verksamhetsutövare att ha ett säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 §.

Europaparlamentets och rådets
direktiv 2004/49/EG

Europaparlamentets och rådets
direktiv 2004/50/EG

Europaparlamentets och rådets
direktiv 2004/51/EG

