



Svensk författningssamling

Järnvägsmarknadslag

Utfärdad den 28 april 2022

SFS 2022:365

Publicerad
den 10 maj 2022

Enligt riksdagens beslut¹ föreskrivs² följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

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

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

2 § Bestämmelserna i lagen avser

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

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på

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

4 § Denna lag ska inte tillämpas på verksamhet vid

¹ Prop. 2021/22:83, bet. 2021/22:TU9, rskr. 2021/22:229.

² Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen.

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

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

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

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

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

Tillsynsmyndighet

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

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

Ord och uttryck i lagen

9 § I lagen avses med

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

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

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, dock inte om anläggningarna och anordningarna utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,

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

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

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

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

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

Tillsynsmyndighetens beslut om undantag

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

1. inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten,
2. är högst 100 kilometer lång,
3. huvudsakligen används för godstrafik, och
4. används av endast ett järnvägsföretag eller att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag.

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

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

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

Bemyndiganden

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

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

2 kap. Licens

Krav på järnvägsföretag

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

Ytterligare bestämmelser om tillstånd för järnvägsföretag finns i 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 4 kap. lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.

2 § En licens ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte i Sverige,
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämpligt att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, och
3. genom en försäkring eller motsvarande kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

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

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

Omprövning av licens

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

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

Återkallelse av licens

4 § Tillsynsmyndigheten får återkalla en licens om

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

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

Bemyndigande

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

3 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

Redovisningsskyldighet och bokföring

1 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till en av dessa två verksamheter får inte föras över till den andra verksamheten.

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

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte föras över till andra verksamheter och ska redovisas enligt Europaparla-

mentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

SFS 2022:365

3 § Särskilda bestämmelser om

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

Offentliggörande av redovisning

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

Undantag från tillämpningsområdet

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

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

Bemyndigande

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

4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

Tillämpningsområde

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

Grundläggande skyldighet

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

Infrastrukturförvaltares organisation och oberoende

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

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

Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

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

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

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

Krav på opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

5 § En infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

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

Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter

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

1. opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan säkerställas,
2. kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan skyddas, och
3. den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Samarbetsavtal

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

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

Finansiella krav

Intäkter

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

Lån

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

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

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

Vertikalt integrerade företag

1 § Med ett vertikalt integrerat företag avses en organisationsstruktur där

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

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

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

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

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

Grundläggande skyldigheter i ett vertikalt integrerat företag

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

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

Avgörande inflytande över väsentliga uppgifter

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

Uppdrag åt en annan enhet att sköta de väsentliga uppgifterna

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

Särskilda krav i fråga om styrelseledamöter och vissa befattningshavare

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

Vinstutdelning

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

Lån

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

Tjänster

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

Skulder

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

Redovisning

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

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

Bemyndiganden

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

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

6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik

Trafikeringsrätt

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

Även andra fysiska eller juridiska personer som har sin hemvist eller sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav

som uppställts av infrastrukturförvaltaren med stöd av 7 kap. 9 §, har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor organisera trafik på svenska järnvägsnät.

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

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

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

Undantag för viss järnvägsinfrastruktur

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

Bemyndigande

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

7 kap. Infrastrukturskapacitet

Grundläggande skyldigheter

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

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

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

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

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

3 § En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infra-

strukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Behovet av tåglägen för internationell trafik ska särskilt beaktas.

SFS 2022:365

Minimipaket av tillträdestjänster

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

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

Verksamhetsplan

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

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

Rapportering av avvikelser

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

Beskrivning av järnvägsnät

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

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

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

Ansökan

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

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

Infrastrukturkapacitet för banarbeten

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

Förslag till tågplan

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

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

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

Samordning

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

Tågplan

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

Infrastrukturförvaltarens tvistlösning

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

Överbelastad infrastruktur

16 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfaranden för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren så snart som möjligt förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

Om det är uppenbart att det kommer att uppstå en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepå period, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds enligt 13 §.

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

Extra avgift

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

Prioriteringskriterier

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

Ansökan om tågläge inom gällande tågplan

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

Åtgärder vid störningar och liknande

21 § Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Infrastrukturförvaltaren ska ha en beredskapsplan i detta syfte.

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

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

Tåglägen

23 § Ett tågläge ska tilldelas för en tågplanperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska inte anses som överlåtet om den som inte är ett järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

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

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

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

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

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

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

Trots första stycket får ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik i enlighet med 2 § andra stycket gälla i 15 år, om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov. Om det finns synnerliga skäl, får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet.

Trafikeringsavtal

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

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har ingåtts.

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

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

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

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

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

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

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

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

8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter

Avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur

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

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

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

Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

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

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

Om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 7 kap. 17 §, får den extra avgiften inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Ett sådant godkännande ska lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

5 § Infrastrukturförvaltaren får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att

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

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

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

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

Rabatt på avgifter

8 § Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten ska vara tidsbegränsad.

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

En rabatt på avgifter ska tillämpas på lika villkor för alla användare i viss trafik.

Bokningsavgifter

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

Avgifter för museitrafik

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

Bemyndiganden

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

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

9 kap. Tjänster

Grundläggande tjänster

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

De anläggningar som avses i första stycket är

1. stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, däribland faciliteter för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för biljettförsäljning,

2. godsterminaler,

3. rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling,

4. sidospår för uppställning,

5. underhållsanläggningar, dock inte anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,

6. andra tekniska anläggningar än de som avses i 5 samt anläggningar för rengöring och tvätt,

7. hamnanläggningar med järnvägsanslutning, och

8. bränsledepåer.

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

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

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

3 § Om en anläggning för tjänster som avses i 1 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande av tjänst har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att den helt eller delvis kan hyras eller leasas. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för ett annat ändamål.

Tilläggstjänster och extratjänster

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

Tilläggstjänster är

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

Extratjänster är

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

Tillträde för genomfartstrafik

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

Avgifter för tjänster

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

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 1 § och för sådan genomfartstrafik som avses i 5 § får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med tillägg av en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter

för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 4 §, om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

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

Krav på oberoende och separata räkenskaper

7 § Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst inom en sådan anläggning som avses i 1 § andra stycket 1–4, 7 eller 8 står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

1. tjänsteleverantören och det dominerande företaget eller organet ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

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

Bemyndiganden

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

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

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

10 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

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

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

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

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för
 - a) tillsynen,
 - b) bedömningen av ansökningar om licens,
 - c) prövning av tvist enligt 8 §,
 - d) fullgörande av Sveriges skyldighet att lämna uppgifter om förhållanden som regleras i denna lag till Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
 - e) klart definierade statistiska ändamål,

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

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

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

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

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

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

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

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

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

Förelägganden

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

Ett föreläggande får förenas med vite.

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

Prövning av tvist

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

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 9 kap. 1 § bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldela den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

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

Övervakning av tillämpning av samarbetsavtal

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

Bemyndiganden

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

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

11 kap. Överklagande

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av licens gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

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

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

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

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

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

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

SFS 2022:365

På regeringens vägnar

MAGDALENA ANDERSSON

TOMAS ENEROTH
(Infrastrukturdepartementet)