

Datum  
2014-09-25  
Ert datum  
2014-05-28

Dnr/Beteckning  
TSJ 2014-2652  
Er beteckning  
N2014/2303/TE

Kopia till

n.registrator@regeringskansliet.se  
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Promemoria Ds 2014:21 – Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

### Sammanfattning

Transportstyrelsen har getts tillfälle att yttra sig över Näringsdepartementets promemoria Ds 2014:21. Nedan följer en sammanfattning av Transportstyrelsens synpunkter på förslaget, följt av en redogörelse för synpunkterna och skälen för dessa. Avsnitten i remissvaret är numrerade efter avsnitten i utredningen.

Transportstyrelsen instämmer i promemorians bedömning att bestämmelser på förordnings- och föreskriftsnivå är lämpliga för de mer detaljerade kraven. Då många krav regleras i genomförandeakter är det dock viktigt att inte bestämmelser som tas fram i svensk rätt föregriper sådant som kommer att regleras genom akterna.

Transportstyrelsen delar promemorians bedömning av vikten av att infrastrukturförvaltaren kan försäkra sig om att de som ansöker om infrastrukturkapacitet även kan bedriva trafik. Styrelsen anser dock att för att uppfylla SERA-direktivet krävs att kraven som infrastrukturförvaltaren får ställa enligt 6 kap. 5a § järnvägslagen (2004:519) ska omfatta alla sökande och endast får gälla ekonomisk garanti och förmågan att ansöka om kapacitet (se avsnitt 5.2 nedan). Vidare bör för tydlighetens skull även syftet med dessa krav införas i bestämmelsen.

Transportstyrelsen delar promemorians ståndpunkt att det är viktigt att inte i onödan öka bördan för de som berörs av de föreslagna förändringarna. Styrelsen anser dock att förslagen att ändra undantagen från licenskravet och bestämmelserna i 6 och 7 kap. järnvägslagen (alla laghänvisningar framöver avser järnvägslagen om inget annat anges) för eget gods på egen infrastruktur, från att gälla infrastrukturförvaltaren till ägaren av infrastrukturen, får obefogat betungande konsekvenser. Styrelsen föreslår

istället att undantagen i ett begränsat antal fall även kan gälla infrastrukturförvaltaren (se avsnitt 5.4 och 6.2 nedan).

Vad gäller bestämmelsen i 3 kap. 2 § om vem som ska beviljas licens avstyrker Transportstyrelsen att punkt 4 tas bort. Begreppet likvärdigt arrangemang i bestämmelsen bör även bytas ut mot tillräcklig garanti. Vidare bör ett tillägg göras i järnvägsförordningen (2004:526) för att uppfylla kraven i artikel 20.3 i SERA-direktivet (se avsnitt 5.5 nedan).

Transportstyrelsen ställer sig bakom förslaget att införa en möjlighet att lätta den administrativa bördan för lokala järnvägsnät som saknar strategisk betydelse, men det bör specificeras i 1 kap. 1c § att det är för den specifika järnvägsinfrastrukturen som undantag ges från att tillämpa bestämmelserna. Det får inte röra sig om ett generellt undantag för infrastrukturförvaltare (se avsnitt 6.2 nedan).

Vad gäller bestämmelserna om prövning av tvist så föreslår Transportstyrelsen att 8 kap. 9b § förkortas för att undvika dubbelreglering med 8 kap. 9 §. Transportstyrelsen anser vidare att den tidsgräns för prövning av tvist som anges i 8 kap. 9 § och 9b § ska ändras till sex veckor för att överrensstämma med direktivets lydelse (se avsnitt 7.2.5 nedan).

Transportstyrelsen föreslår vad gäller särredovisning att 4 kap. 1 § delas upp i två paragrafer för att förtydliga att rör sig om olika kombinationer av verksamheter, att hänvisningen till artikel 7 i förordning (EG) nr 1370/2007 ändras och att redovisningsskyldigheten (som framgår av artikel 6.3 i SERA-direktivet) endast ska gälla för persontrafik som tillhandahålls enligt avtal om allmän trafik (se avsnitt 9.1.1 nedan).

Vad gäller den föreslagna bestämmelsen i 4 kap. 2a§ om särredovisning anser Transportstyrelsen att den föreslagna paragrafen måste ändras för att uppfylla SERA-direktivets krav. Kretsen för de som ska särredovisa måste vidgas till att omfatta även organet eller företaget med dominerande ställning. Vidare kan särredovisningen inte bara bestå av redovisning av ”intäkter” utan måste bestå av separata räkenskaper, inbegripet separata resultat- och balansresultaträkningar (se avsnitt 9.1.2).

För att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina uppgifter som regleringsorgan krävs vidare att föreskriftsbemyndigandet vidgas, i förhållande till den föreslagna 4 kap. 3 §, till att omfatta också bokföring och organisatoriskt oberoende (se avsnitt 9.1.2).

Transportstyrelsen föreslår även, vad gäller särredovisning, att artikel 6.4 i SERA-direktivet implementeras i svensk rätt då artikeln innehåller övergripande bestämmelser om särredovisningens utformning. Vidare föreslår styrelsen att en övergångsregel införs för när kraven på redovisning

ska börja att tillämpas då det annars börjar gälla mitt i ett räkneskapsår (se avsnittet *övriga synpunkter i samband med avsnitt 9*).

Transportstyrelsen delar promemorians bedömning att så få personer (befattningar) som möjligt ska vara beslutsfattare i de ärendetyper som nämns i artikel 56 i SERA-direktivet, men förordar en annan lösning än att generaldirektören ska ansvara för dessa beslut (se avsnitt 10.3.1 nedan).

För att bestämmelserna om ramavtal ska följa SERA-direktivets syfte ska ramavtal kunna förlängas med samma tidsperiod som den ursprungliga giltighetstiden, inte bara med fem år i taget (se avsnitt 11.2.2 nedan).

I sin tillsynsverksamhet och hantering av tvister har Transportstyrelsen uppmärksammat att bestämmelsen i 6 kap. 17 § tredje meningen tillämpas för brett. Det vore därför önskvärt med ett förtydligande i propositionen om vilka situationer bestämmelsen är tänkt att omfatta (se avsnitt 11.2.3 nedan).

Vad gäller de konsekvenser en överlåtelse av tågägen ska få delar Transportstyrelsen inte promemorians bedömning utan anser att en överlåtelse ska medföra uteslutning från tilldelning endast vid innevarande tågplanepериод. Det bör även förtydligas vem som i dessa fall ska uteslutas (se avsnitt 11.2.4).

Transportstyrelsen instämmer inte i promemorians bedömning om att de förändringar som SERA-direktivet innebär för Transportstyrelsen kan rymmas inom befintlig ekonomisk ram (se avsnitt 13.3).

## **Transportstyrelsens synpunkter**

### **Generella synpunkter**

#### **Generellt om föreskriftsmandat och Transportstyrelsens roll.**

Promemorian föreslår att ett antal områden ska delegeras för reglering i förordning och myndighetsföreskrifter, många av dessa rör genomförandeakter som ännu inte är beslutade av EU-kommissionen. Transportstyrelsen vill betona att det är viktigt att förordningstext och föreskriftsbemyndiganden tas fram först när det är klart vad innehållet i genomförandeakterna kommer att bli.

Om akterna får formen av förordningar är de direkt gällande i svensk rätt och kan därför göra att utrymmet för reglering blir litet. För ett konkret exempel se avsnitt 5.2 där genomförandeförordningen ger tydlig vägledning i hur reglerna kan utformas i fråga om vem infrastrukturförvaltaren har rätt att ställa krav på.

Att påbörja arbete med förordning eller föreskrifter för tidigt kan dessutom leda till att en osäkerhet i branschen om innehållet i gällande rätt under den

period som nationell rätt inte anpassats till genomförandeförordningarna och kunskapen inte nått berörda. Det finns också en risk att Transportstyrelsen och branschens aktörer lägger mycket tid och resurser på något som redan är reglerat på annat håll.

#### 4.2.4 Uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet

##### **Transportstyrelsen synpunkt**

Transportstyrelsen föreslår att järnvägslagen kompletteras med ett bemyndigande efter nuvarande punkt 1 i 6 kap. 25 § med följande lydelse:

2. system för att rapportera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser enligt 4 a §,

##### **Skäl**

I SERA-direktivet har i bilaga VI, punkt 2 införts helt nya bestämmelser om bland annat förseningsorsaker. Dessa bestämmelser reglerar vilka närmare angivna klasser och underklasser förseningar ska hänföras till. I promemorian föreslås att överväganden kring om dessa bestämmelser bör föranleda några författningsändringar bör göras i samband med överväganden om vilka förändringar som krävs av järnvägslagens bestämmelser om fastställande och uttag av marginalkostnadsbaserade infrastrukturavgifter. Detta motiveras med att de aktuella bestämmelserna rör avgifter som ska främja ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen och att kommissionen före den 16 juni 2015 i en genomförandeakt ska förtydliga hur sådana avgifter ska beräknas.

Enligt Transportstyrelsens mening faller dock dessa bestämmelser i bilaga VI inte under det bemyndigande kommissionen har att fastställa förfarandena för beräkning av marginalkostnader. Tvärtom ges i ett särskilt bemyndigande i artikel 35.3 kommissionen rätt att mot bakgrund av utvecklingen på järnvägsmarknaden och erfarenheter anta delegerade akter för att ändra i klassificeringen av förseningsorsaker. Till skillnad från bemyndigandet om förfaranden för beräkning av marginalkostnader innebär bemyndigandet att ändra i bilaga VI ingen skyldighet för kommissionen. Detta faktum, tillsammans med den förutsättningen att ändringarna ska göras utifrån vunna erfarenheter, medför med största sannolikhet att kommissionen inte kommer att anta några delegerade akter med ändring av bilaga VI den dag direktivets bestämmelser ska börja tillämpas. Däremot kommer det från den dagen vara tvingande att tillämpa de bestämmelser som redan nu finns i bilagan.

Järnvägslagen reglerar redan idag att kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltare och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet. Det finns alltså ett effektivitetskrav på avgiftssystemet, vilket inte bara avser avgifternas storlek. Därför finns också en bestämmelse om att infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla ett system för att rapportera orsaker till avvikelser från det utnyttjande av infrastrukturen som fastställts i tågplan och trafikeringsavtal. Ett införande av bestämmelserna i bilaga VI kräver enligt Transportstyrelsen därför inte lagform, utan kan göras genom en förordning, eller efter bemyndigande, myndighetsföreskrifter. Detta kräver dock att lagen innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter och att subdelegera till myndighet att meddela föreskrifter om att förseningsorsakerna i bilaga VI i direktivet ska tillämpas.

## 5.2 Myndighetstillstånd för sökande som organiserar trafik tas bort

### Transportstyrelsens synpunkt

De krav som infrastrukturförvaltaren enligt 6 kap. 5a § får ställa på de som ansöker om infrastrukturkapacitet ska omfatta alla sökanden, även järnvägsföretag. Det ekonomiska krav som infrastrukturförvaltare får ställa får vidare endast gälla ekonomisk garanti, inte sådan ekonomisk förmåga som krävs av järnvägsföretag. Transportstyrelsen föreslår även ett tillägg som förtydligar att den ekonomiska garantin syftar till att säkerställa infrastrukturförvaltarens framtida intäkter.

Transportstyrelsen föreslår därför följande lydelse:

5a § Infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnät uppställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast omfatta ekonomisk garanti och förmågan att ansöka om kapacitet. Kraven ska syfta till att säkerställa infrastrukturförvaltarens berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen.

### Skäl

I avsnitt 5.2.1 i promemorian och i förslaget till nytt 6 kap. 5 a § föreslås att infrastrukturförvaltare får ställa krav avseende den som ansöker om infrastrukturkapacitet. Kraven får avse sökandens ekonomiska förmåga och förmåga att ansöka om kapacitet. Den som har licens som järnvägsföretag omfattas dock inte av promemorians förslag.

Transportstyrelsen anser att behovet att kontrollera dessa omständigheter i och för sig främst gäller gentemot andra sökande än järnvägsföretag. Enligt artikel 41.2 i SERA-direktivet ges dock infrastrukturförvaltaren rätt att ställa

krav på sökanden av infrastrukturkapacitet. Enligt definitionen av sökande i artikel 3.19 i direktivet omfattas den både järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Någon skillnad mellan dessa sökande görs således inte i direktivet i denna del.

Som promemorian anger i avsnitt 5.2.2 ska EU-kommissionen anta genomförandeåtgärder för att specificera de kriterier som ska tillämpas avseende sådana krav (artikel 41.2). Genomförandeförordningen 870/2014 är nu publicerad<sup>1</sup> och ska tillämpas från och med den 16 juni 2015. Enligt uppgift från kommissionen har fel version publicerats i EUT och en rättelse kommer därför att publiceras, troligen i början av oktober. Den version som genomgick röstning i SERAC<sup>2</sup> den 11 juli 2014 enligt det granskande förfarandet i artikel 62.3 i SERA-direktivet finns dock tillgänglig i CIRCABC<sup>3</sup>.

I den version av förordningstext som genomgick röstningen anges i huvudsak begränsningar i de krav som infrastrukturförvaltaren får ställa på sökande. Liksom direktivet gör inte heller denna förordning någon skillnad mellan järnvägsföretag och andra sökande, även om det lägre behovet av krav på ekonomiska garantier för järnvägsföretag påtalas i skäl (5). Enligt Transportstyrelsens mening kan infrastrukturförvaltarens rätt därmed inte begränsas på så sätt att det görs någon skillnad mellan järnvägsföretag och andra sökande i nationell rätt när det gäller ekonomisk garanti etc. Att göra åtskillnad kan dessutom innebära en dubbelreglering då bestämmelser om detta redan finns i en EU-förordning. Styrelsen föreslår därför att förslaget till 6 kap. 5 a § ändras så att även den som har licens som järnvägsföretag omfattas.

Vidare invänder Transportstyrelsen mot användningen av begreppet ekonomisk förmåga i lagförslaget. Infrastrukturförvaltaren får enligt artikel 41.2 SERA-direktivet ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. Detta krav får enligt direktivet endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå, som ska stå i proportion till sökandens planerade verksamhet verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att ansöka om infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed. Den garanti som här avses är således något annat

---

<sup>1</sup> EUT L 239/11, 12.08.2014. Publicerad den 12 augusti 2014 och träder i kraft den 20 dagen efter publiceringen.

<sup>2</sup> Kommittén för inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area Committee).

<sup>3</sup> CIRCABC (Communication and Information Resource Centre for Administrations, Businesses and Citizens) är den webbaserade plattform som bland annat används av kommissionen för att ladda upp egna dokument för granskning och medlemsstaternas åsikter på dessa dokument.

än den ekonomiska förmågan att utföra planerad järnvägstrafik för en period på tolv månader som krävs av ett järnvägsföretag för att beviljas licens.

Den föreslagna bestämmelsen kan tolkas som om infrastrukturförvaltaren kan ställa högre krav på sökanden än vad som egentligen är tillåtet, dvs. krav som motsvarar de som ställs på ekonomisk förmåga vid ansökan om licens. Transportstyrelsen anser att begreppet *ekonomisk förmåga* bör ändras till *ekonomisk garanti* i förslaget till 6 kap. 5 a §. För att förtydliga att den ekonomiska garantin ska säkerställa infrastrukturförvaltarens framtida intäkter bör också detta läggas till liksom ett förtydligande krav avseende att förmågan att ansöka om kapacitet syftar till att säkra utnyttjandet av infrastrukturen. Om det upplevs som otydligt vad infrastrukturförvaltaren kan kräva är risken att det uppstår många tvister kring den ekonomiska garantin och kraven på förmåga att ansöka om kapacitet. Transportstyrelsen anser därför att det är viktigt att det av lagtexten framgår vad kraven ska syfta till.

#### 5.4 Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

##### **Transportstyrelsen synpunkt**

Möjligheten att få nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § första stycket 2 i förslaget till ändringar i järnvägslagen bör även omfatta infrastrukturförvaltarens gods i de fall järnvägsinfrastrukturen varken omfattas av förteckningen över järnvägsinfrastrukturanläggningar i SERA-direktivet eller trafiksäkerhetsdirektivet, till exempel genom att paragrafen ges en ytterligare punkt med följande formulering:

4 § Nationellt trafiksäkerhetstillstånd får beviljas den som avser att inom landet utföra endast

---

3. godstrafik på järnvägsinfrastruktur som inte omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, om infrastrukturen endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

##### **Skäl**

I promemorian föreslås att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska få beviljas den som avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, eller
2. godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för transporter av eget gods.

Enligt författningskommentaren (avsnitt 14) till förslaget på ändring av 3 kap. 4 § ska ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd kunna innehas av de verksamhetsutövare som enligt EU-regleringen kan undantas både från regler om licens enligt artikel 2.3 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet) och från krav på säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) (Transportstyrelsen förstår det som att artikel 2.2 i SERA-direktivet avses då det är det är denna punkt som gäller licens).

Förslaget är att undantagsmöjligheten i 3 kap 4. § järnväglagen ska omfatta företag som inom landet endast utför persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, samt företag som utför godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren* för transporter av eget gods (industrispår).

Transportstyrelsen föreslår att även godstrafik på järnvägsnät som används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods ska kunna undantas i de fall det rör sig om industrispår.

Då privata anslutningslinjer och sidospår definieras som infrastruktur enligt svensk rätt men inte enligt de två direktiven anser Transportstyrelsen att det är allt för långtgående och betungande att införa krav på licens och säkerhetstillstånd för dessa transporter, även i de fall då det är infrastrukturförvaltaren som fraktar eget gods. Dessutom saknas skäl att marknadsöppna dessa linjer varför det bör räcka med nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Ett exempel på en sådan transport som styrelsen avser här är en industri som hyr fastighet och järnvägsspår av en fastighetsägare, t.ex. ett kommunalt bolag, och sedan själva är infrastrukturförvaltare samt bedriver växling som järnvägsföretag på järnvägsnätet. Så som Transportstyrelsen tolkar regeringens förslag skulle ett sådant järnvägsföretag tvingas ansöka om licens och säkerhetsintyg vilket får anses vara väldigt betungande, särskilt med tanke på att det inte finns något europeiskt krav på marknadsöppning i dessa fall.

Med anledning av vad som nämnts om infrastukturdefinitionen i direktiven och konsekvenserna av det förslag som finns i promemorian, föreslår Transportstyrelsen att en ytterligare undantagsmöjlighet läggs till så att även infrastruktur som endast används för transporter av infrastrukturförvaltarens eget gods omfattas av nationellt trafiksäkerhetstillstånd för de fall transport sker på infrastruktur som faller utanför SERA-direktivets definition.



## 5.5 Licenser får anpassas till verksamhetens art och omfattning

### **Transportstyrelsens synpunkt**

Bestämmelsen i 3 kap. 2 § 4 bör fortsatt vara kvar i lagstiftningen. Begreppet likvärdigt arrangemang bör däremot bytas ut mot tillräcklig garanti för att stämma överens med SERA-direktivet.

2 § Licens ska beviljas den som

---

4. genom försäkring eller tillräckliga garantier täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik.

Vidare bör ett tillägg göras i 3 kap. 5 § järnvägsförordningen där det framgår att den som har betydande skulder för skatter och sociala avgifter, i enlighet med artikel 20.3 i SERA-direktivet, inte kan anses uppfylla kravet på ekonomisk förmåga. Bestämmelsen kan till exempel formuleras som nedan:

5 § Kravet på ekonomisk förmåga i 3 kap. 2 § 3 och 6 § 2 järnvägslagen (2004:519) skall anses uppfyllt av den som kan visa att denne enligt realistiska antaganden kan uppfylla sina ekonomiska skyldigheter under de närmaste 12 månaderna.

Det företag som till följd av sin verksamhet har betydande skulder för skatter och sociala avgifter kan inte anses uppfylla kraven på ekonomisk förmåga.

### **Skäl**

Transportstyrelsen antar att avsikten inte har varit att ta bort punkt 4 i 3 kap. 2 § då den inte finns med under *nuvarande lydelse* i promemorians avsnitt 1.1. Bestämmelsen bör i vart fall kvarstå då det är en skyldighet specificerad i artikel 22 i SERA-direktivet. Vidare är lydelsen i direktivet en annan än i artikel 9 i direktiv 95/18/EG och Transportstyrelsen föreslår därför att begreppet likvärdigt arrangemang byts ut till den ordalydelse som nu framgår av SERA.

I artikel 20.3 i direktivet framgår i vilket fall tillsynsmyndigheten inte ska anse att ett järnvägsföretag uppfyller kraven på ekonomisk förmåga. Denna skyldighet bör införas i järnvägsförordningens 5 § då där redan finns förtydliganden av vad ekonomisk förmåga innebär.

## 6.2 Trafikeringsrätt

### **Transportstyrelsens synpunkt**

Möjligheten till undantag från kraven om tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgifter i 1 kap. 1a § 2 bör ändras så att den även gälla verksamhet vid järnvägsnät som endast används för godstransporter av infrastrukturförvaltarens eget gods. Transportstyrelsen föreslår därför en ny punkt i paragrafen med följande lydelse:

1a § Bestämmelserna i 6 och 7 kap. gäller inte för verksamhet vid

---

3. järnvägsnät som inte omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, om infrastrukturen endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Vidare är undantaget så som det är definierat i 1 kap 1c § för omfattande. Transportstyrelsen föreslår att det istället ska begränsas på följande sätt:

1c § Tillsynsmyndigheten får, efter samtycke från EU-kommissionen, besluta att lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från tillämpningen av bestämmelserna i 6 och 7 kap. Ett samtycke från EU-kommissionen behövs inte om infrastrukturen inte faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

### **Skäl**

I promemorians förslag på undantag för vilka verksamheter som inte ska omfattas av 6 och 7 kap. ändras punkt 2 i 1 kap. 1a § så att infrastrukturförvaltaren byts ut mot ägaren. Som det påpekas i promemorian är det viktigt att ägaren till infrastrukturen kan anlita en underleverantör för förvaltning och ändå omfattas av undantaget då eget gods fraktas.

I Sverige finns både situationen som beskrivits och fall då ett fastighetsbolag hyr ut en anläggning till en industri. I de fallen är det inte ägaren som använder anläggningen, för att frakta eget gods, utan infrastrukturförvaltaren.

Som beskrivits under avsnitt 5.4 i detta remissvar omfattas denna typ av järnvägsnät inte av förteckningen över järnvägsinfrastrukturanläggningar i SERA-direktivet varför det finns möjlighet att göra undantag i nationell rätt

från bestämmelserna i SERA-direktivet. Transportstyrelsen anser inte att det är ändamålsenligt att dessa järnvägsnät omfattas av kraven på tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgifter beroende på om det är ägaren av infrastrukturens eget gods eller infrastrukturförvaltarens eget gods som fraktas.

Dessa järnvägsnät, när de används för transporter av eget gods, saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden och kan därför undantas enligt 1 kap. 1c § andra meningen. Transportstyrelsen anser dock att dessa begränsade fall bör kunna undantas direkt i lagstiftningen istället för belastas med ett ansökningsförfarande då beslut om undantag krävs.

Vad gäller 1 kap 1c § anser Transportstyrelsen att föreslagen formuleringen är allt för bred. Då paragrafen inte specificerar för vilken järnvägsinfrastruktur undantaget gäller kan det uppfattas som att den som förvaltar lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse kan ges ett generellt undantag från kapitel 6 och 7. Det bör därför specificeras att undantaget gäller för den specifika järnvägsinfrastrukturen och inte generellt för infrastrukturförvaltaren.

#### 7.2.5 Tvistlösning & 11.2.5 Ändringar i nuvarande regler om tvistlösning

##### **Transportstyrelsen synpunkt**

Transportstyrelsen anser att en stor del av den föreslagna lydelsen av 8 kap. 9b § överlappar med 8 kap. 9 § och att det därför kan förkortas eller sammanföras med 8 kap. 9 §. Vidare anser styrelsen att tidsgränsen för tvistlösning ska vara sex veckor, i båda fallen för att lagen ska överensstämma med regleringen i direktivet. 9 § föreslås därför få följande utformning:

9 § Ett järnvägsföretag eller annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister...

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

---

Om tillsynsmyndigheten vid prövning av tvist om tillträde till tjänst gör bedömningen att det förekommit diskriminering ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänstetillhandahållaren tilldelar den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

Transportstyrelsen anser även att rubriken till avsnitt 7.2.5 bör ändras till *prövning av tvist* för att undvika sammanblandning med den tvistlösning

som ingår i kapacitetstilldelningsprocessen, vilket även gäller rubriken i 11.2.5. Vidare bör termen tjänstekapacitet eller motsvarande användas genomgående istället för kapacitet, för att undvika sammanblandning med infrastrukturkapacitet.

### **Skäl**

Promemorian har föreslagit att nuvarande bestämmelse i 8 kap. 9 § om tvistlösning kompletteras med en ny paragraf 9b §. De tvister som avses i 9b § första stycket omfattas redan av 9 § och reglerna om icke-diskriminering följer redan av 6 kap. 23 §. Transportstyrelsen förstår därför syftet med den nya paragrafen att specificera den åtgärd styrelsen som regleringsorgan ska vidta om det bedöms att diskriminering har förekommit i tjänstetillhandahållande. För att inte prövning av tvisterna ska dubbelregleras föreslår Transportstyrelsen att bestämmelsen kortas eller sammanfogas med 8 kap. 9 §.

### *Tidsfrist om sex veckor*

Enligt artikel 56.9 i SERA-direktivet ska regleringsorganet besluta i klagomål inom en fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter inom sex veckor efter det att all relevant information har lämnats in. Det innebär en skärpning jämfört med motsvarande tidsgräns på två månader i artikel 30.5 direktiv 2001/14/EG. I 8 kap. 9 § och 9 b § i promemorians förslag har den nya tidsgränsen inte uppmärksamats vad Transportstyrelsen kan se. Tidsramen på två månader upplevs visserligen redan idag som mycket snäv då det rör sig om komplicerade tvister. Styrelsen anser det dock inte möjligt att ange en annan tidsgräns än sex veckor i nationell lagstiftning. Lydelsen bör därför ändras så att den nya tidsgränsen anges som ett krav.

Styrelsen noterar vidare att den centraliserade beslutsordning som föreslås i avsnitt 10.3.1 försvårar Transportstyrelsens möjlighet att avgöra tvister inom föreskriven tid, oavsett om denna anges till sex veckor eller två månader. Se särskild kommentar under 10.3.1.

### *Beslut av järnvägsföretag*

I artikel 56.1 i SERA-direktivet framgår vilka beslut som sökanden kan överklaga. Bland uppräkningsen av dessa beslut finns sådana som fattats av järnvägsföretaget rörande uppräkningsen i artikel 56.1.a-g. Om ett svenskt företag som har tillstånd (dvs. ett järnvägsföretag) t.ex. fattar beslut om tillträde till tjänst enligt 5.6.1.g så gör företaget det i egenskap av tjänsteleverantör och inte järnvägsföretag. Transportstyrelsen stödjer med anledning av detta promemorians beslut att inte ta med järnvägsföretag i 8 kap. 9 §.

### *Tilldelning av kapacitet i tjänsteanläggningar*

Transportstyrelsen vill påpeka att det nya förfarandet med tilldelning av

tjänstekapacitet troligtvis kan få en begränsad nytta. För att utnyttja kapacitet i tjänsteanläggningar krävs inte endast tilldelning i anläggningen och dess spår. I ett stort antal fall krävs även tåglägen på de huvudspår som ansluter till anläggningen, något Transportstyrelsen inte kan tilldela (se HFD 2011 ref. 51).

#### *Begreppsanvändningen i promemorian*

Transportstyrelsen föreslår även att begreppet tvistlösning inte används i det här sammanhanget då det redan används som begrepp för ett steg i kapacitetstilldelningsprocessen som infrastrukturförvaltaren hanterar (jämför bilaga VI punkt 2.g i SERA-direktivet). Vidare bör begreppet kapacitet, utan vidare specificering, undvikas i det här sammanhanget eftersom det annars kan uppstå oklarheter kring om det rör sig om infrastrukturkapacitet eller kapacitet för tillhandahållande av tjänst. Transportstyrelsen har väldigt olika möjligheter att avgöra tvisten beroende på vilken kapacitet det gäller.

#### 8.2.2 Avtal med incitament till infrastrukturförvaltarna

I detta avsnitt misstänker Transportstyrelsen att två felaktiga hänvisningar har smugit sig in. Hänvisningen som görs på s. 145 till bilaga II ska troligtvis vara till bilaga V och hänvisningen på s. 149 till artikel 8.2 ska troligtvis vara till artikel 30.2.

### 9 kap. Organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad

#### *9.1.1 Krav på redovisningsmässig åtskillnad*

##### *Implementering av artikel 6.1 och 6.3*

#### **Transportstyrelsens synpunkt**

Transportstyrelsen föreslår att förslagets 4 kap. 1 § ska delas upp i två paragrafer och att hänvisningen till förordning (EG) nr 1370/2007 (kollektivtrafikförordningen) enbart görs med förordningens benämning utan artikelhänvisning. Vidare föreslås att enbart persontrafik som bedrivs med offentliga medel ska omfattas av redovisningsskyldigheten i den svenska lagtexten (jämför artikel 6.3 i SERA-direktivet), eftersom den svenska persontrafikmarknaden redan är öppen för konkurrens.

På sidan 157 i promemorian anges SJ AB som exempel. Eftersom SJ AB i dagsläget enbart bedriver persontrafik omfattas järnvägsföretaget inte av kravet på särredovisning enligt järnvägslagen 4 kap. 1 §. Exemplet bör således bytas ut.

Transportstyrelsen föreslår att de två att paragraferna som införlivar artikel 6.1 och artikel 6.3 får följande lydelse:

*Implementering av artikel 6.1*

x § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både har verksamhet som avser tillhandahållande av transporttjänster och verksamhet som avser förvaltning av järnvägsinfrastruktur ska upprätta och offentliggöra separata resultat- och balansräkningar för respektive verksamhet. Allmänna medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

*Implementering av artikel 6.3*

x § Järnvägsföretag som både tillhandahåller godstransporter och persontrafik enligt avtal om allmän trafik i enlighet med lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska upprätta och offentliggöra separata resultat- och balansräkningar. Allmänna medel som utbetalas till verksamhet som rör allmän trafikplikt på enligt förordning (EG) nr 1370/2007<sup>4</sup> ska redovisas separat i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter.

**Skäl**

När direktiv 2001/12/EG införlivades i järnvägslagen valde lagstiftaren att slå samman artikel 6 och 9 till 4 kap. 1 § vilket enligt Transportstyrelsen resulterade i en otydlig bestämmelse. Det hade varit tydligare om lagstiftaren valt att implementera direktivets artiklar i två olika paragrafer eftersom artikel 6 riktar sig till verksamhetsutövare som i en och samma juridiska person bedriver både infrastrukturförvaltning och transporttjänster medan artikel 9 riktar sig till järnvägsföretag som tillhandahåller godstransporter.

På samma sätt som artikel 6 och 9 i direktiv 2001/12/EG riktar sig till olika verksamheter riktar sig även artikel 6.1 och 6.3 i SERA-direktivet till olika verksamheter med olika krav. Transportstyrelsen anser därför att 4 kap. 1 § bör delas upp i två paragrafer. I artikel 6.1 är den verksamhet som avser järnvägsföretags tillhandahållande av transporttjänster och förvaltning av järnvägsinfrastruktur som föranleder särredovisning. I artikel 6.3 är det tillhandahållandet av godstransporter och persontrafik som är grunden för särredovisningskravet.

En ytterligare anledning till varför paragrafen borde delas upp är skillnaderna i hur de allmänna medlen ska redovisas. I artikel 6.1 framgår att allmänna medel som utbetalas till infrastrukturförvaltning inte får överföras till transporttjänster eller vice versa. Medan artikel 6.3 anger att allmänna medel utbetalda till verksamhet som rör transport i allmänhetens

---

<sup>4</sup> I artikel 6.3 används uttrycket ”transport i allmänhetens tjänst”. Transportstyrelsen anser att lagen om möjligt bör hänvisa till trafik som omfattas av allmän trafikplikt enligt EU:s kollektivtrafiktrafikförordning.

tjänst inte får överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter. Artikel 6.3 anger även att de allmänna medlen ska redovisas separat i enlighet med artikel 7<sup>5</sup> i kollektivtrafikförordningen.

Transportstyrelsen föreslår att artikel 6.3 i SERA-direktivet bör tolkas så att det enbart är företag som bedriver godstransport och sådan persontrafik som bedrivs med allmänna medel som ska omfattas av bestämmelsen.

Transportstyrelsen kan inte se syftet med att kräva separat redovisning av ett järnvägsföretag (till exempel Hector Rail) som på rent kommersiella villkor bedriver dessa typer av trafik. Precis som utredningen skriver på sidan 157 är bestämmelsen avsedd för en marknad där persontrafiken ännu inte marknadsöppnats på så sätt som har gjorts i Sverige. Om utredningen avser att införliva bestämmelsen på det föreslagna sättet så anser

Transportstyrelsen att det behövs ett förtydligande där det framgår att det enbart är persontrafik som bedrivs med allmänna medel som avses.

Transportstyrelsen förstår att denna tolkning inte helt överensstämmer med ordalydelsen i direktivet, men anser att direktivets mål och syfte ändå uppfylls med tanke på att den svenska järnvägsmarknaden för persontrafik redan är öppen för konkurrens.

I författningsförslagets 4 kap. 1 § fjärde stycket sista meningen finns, som i direktivet, en hänvisning avseende offentligt stöd till artikel 7 i förordningen (EG) nr 1370/2007 vilket är felaktigt då det inte finns något krav på separat redovisning i artikel 7. Däremot finns krav på separata och särskilda räkenskaper i förordningens bilaga punkten fem. Kraven i artikel 7 i denna förordning riktar sig till ”behöriga myndigheter” (vilket i detta fall innebär de regionala kollektivtrafikmyndigheterna) medan bilagans femte punkt riktar sig till kollektivtrafikföretagen. Transportstyrelsen anser att det är olämpligt att implementera en felaktig artikelhänvisning och föreslår därför att hänvisningen enbart görs till förordningen (EG) nr 1370/2007.

#### *9.1.2 Krav på organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad i vissa särskilda fall*

##### *Implementering av artikel 13.3*

#### **Transportstyrelsens synpunkter**

Transportstyrelsen anser inte att SERA-direktivet implementerats rätt då enbart ”intäkter” ska särredovisas för transporttjänster och tjänstetillhandahållande. Transportstyrelsen tolkar vidare artikel 13.3 andra stycket i SERA-direktivet så att både ”tjänsteleverantören” och ”detta organ” eller ”företag” (som tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av) är särredovisningsskyldiga. Transportstyrelsen föreslår därför att 4 kap. 2 a § första punkten ska ersättas med följande:

---

<sup>5</sup> Detta är en felhänvisning, se sista stycket i detta avsnitt.

2a § Om den som tillhandahåller sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket står under direkt eller indirekt kontroll av ett organ eller företag med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

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

### **Skäl**

Artikel 13.3 i SERA-direktivet är helt ny och området regleras inte i dagens järnvägslag. Artikel 13.3 innehåller två delar:

- ett krav på att en tjänsteleverantör som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag som har en dominerande ställning på den nationella marknaden för järnvägstransporttjänster ska vara organisatoriskt och beslutsfattande oberoende i förhållande till det dominerande företaget.
- ett krav på separata räkenskaper inbegripet separata balans- och resultaträkningar.

Författningsförslagets 4 kap 2a § överensstämmer inte helt med kraven i artikel 13.3 andra stycket. Att i författningsförslaget enbart ställa krav i första punkten på att redovisa ”intäkter” motsvarar inte direktivets krav (separata räkenskaper, inbegripet separata balansräkningar och resultaträkningar) och kan därför inte anses helt genomföra direktivets krav.

Transportstyrelsen har uppmärksammat att utredningen har tolkat artikel 13.3 andra stycket på så sätt att enbart tjänstetillhandahållaren är särredovisningsskyldig. Syftningen i andra stycket är otydlig men Transportstyrelsen förstår artikel 13.3 andra stycket som att det är både tjänstetillhandahållaren och organet eller företaget med dominerande ställning som ska särredovisa. Det vill säga att bestämmelsen syftar tillbaka på formuleringen ”ett organ eller företag” i artikel 13.3 första stycket första meningen.

*Bemyndigandet i författningsförslaget 4 kap. 3 §*

### **Transportstyrelsens synpunkter**

Transportstyrelsen anser att det föreslagna föreskriftsbemyndigandet inte innefattar ”bokföring” då det ej kan anses ingå i begreppet särredovisning. Bemyndigandet omfattar inte heller kraven på ”organisatoriskt oberoende”. Transportstyrelsens föreslår därför att bemyndigandet utformas enligt följande:



x § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet och bokföring som avses i x<sup>6</sup>, x<sup>7</sup> och x<sup>8</sup> §§ samt krav på organisatoriskt oberoende enligt x<sup>9</sup> §.

### Skäl

I författningsförslagets 4 kap. 3 § lämnas ett bemyndigande att meddela föreskrifter avseende den *redovisningsskyldighet* som avses i 1 § och 2a §. Transportstyrelsen anser varken att krav på organisatorisk separation eller bokföringsuppgifter enligt bilaga VIII kan innefattas i ordet ”redovisningsskyldighet”. Bemyndigandet måste därför utformas så att det även omfattar kraven på organisatoriskt oberoende enligt förslagets 4 kap. 2a § andra punkten och de bokföringsuppgifter som avses i bilaga VIII. För att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina uppgifter som regleringsorgan krävs att föreskrifter tas fram för den bokföringsinformation (ett vidare begrepp än redovisning) som anges i bilaga VIII. Enligt artikel 56.12 i SERA-direktivet ska regleringsorganet ha befogenhet att, av aktörerna som omfattas av artiklarna 6.1, 6.2 och 13, begära all eller delar av bokföringsinformationen i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara nödvändig och proportionell.

Så som föreskriftsbemyndigandet är utformat i förslaget så omfattas inte stora delar av bilaga VIII. Det är bara första punkten ”särredovisning”, med undantag av underpunkten e, som kan anses omfattas av den redovisningsskyldighet som 4 kap. 3 § hänvisar till. För att uppfylla direktivens krav skulle bemyndigandet även behöva omfatta punkterna 1 e, 2 och 3. Att Transportstyrelsen kan kräva att ta del av den här bokföringsinformationen talar för att även artikel 6.4 i SERA-direktivet, gällande bokföringens utformning, bör införas i svensk rätt (se förslaget nedan).

*Övriga synpunkter i samband med avsnitt 9*

*Implementering av artikel 6.4*

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen ifrågasätter att promemorian inte föreslår att artikel 6.4 i SERA-direktivet införlivas och inget resonemang förs om varför. Transportstyrelsen föreslår att artikeln implementeras i den svenska lagen enligt följande:

---

<sup>6</sup> Den paragraf som införlivar artikel 6.1.

<sup>7</sup> Den paragraf som införlivar artikel 6.3.

<sup>8</sup> Den paragraf som införlivar artikel 13.3 andra stycket.

<sup>9</sup> Den paragraf som införlivar artikel 13.3 första stycket.

x § Bokföringen och särredovisningen i x<sup>10</sup> och x<sup>11</sup> §§ ska utformas så att den medger övervakning av

1. förbudet mot överföring av allmänna medel från ett verksamhetsområde för vilket det utbetalats till ett annat, eller
2. användning av inkomster från infrastrukturavgifter och överskott från annan affärsverksamhet.

### **Skäl**

Artikel 6.4 i SERA-direktivet är helt ny och anger på ett övergripande sätt vad bokföringen och särredovisningen ska medge kontroll av:

- förbudet mot överföring av allmänna medel (artikel 6.1 och 6.3)
- användning av inkomster från infrastrukturavgifter och av överskott från annan affärsverksamhet (artikel 6.1)

Punkt två ovan innebär att kravet på redovisningen vidgas jämfört med gällande rätt. Eftersom att bilaga VIII är tänkt att införlivas genom föreskrifter anser Transportstyrelsen att det är viktigt att artikeln implementeras i lagen eftersom de övergripande kraven på redovisningen (t.ex. vilka som är redovisningsskyldiga och syftet med redovisningen) bör finnas i lag. För att kunna övervaka förbudet mot överföring av allmänna medel i artikel 6.1 behöver bokföringen vara utformad på ett visst sätt. Transportstyrelsen kan enligt 56.12 behöva begära in ytterligare uppgifter enligt bilaga VIII för att göra denna övervakning.

### *Övergångsregel för redovisning och organisatorisk separation*

### **Transportstyrelsens synpunkter**

Transportstyrelsen föreslår att en övergångsregel införs för när kraven på redovisning och organisatorisk separation enligt 4 kap. ska börja tillämpas.

### **Skäl**

Övergångsregler behövs för att reglera från vilket räkenskapsår bestämmelsen gäller. Författningen föreslås träda i kraft 15 juni 2015. För majoriteten av de särredovisningsskyldiga är detta mitt under ett pågående räkenskapsår. För att Transportstyrelsen ska kunna få in uppgifter för ett helt räkenskapsår bör de nyttillkomna och ändrade bestämmelserna avseende redovisningsmässig åtskillnad ska tillämpas på de räkenskapsår som påbörjas efter den 14 juni 2015.

---

<sup>10</sup> Paragrafen som införlivar artikel 6.1

<sup>11</sup> Paragrafen som införlivar artikel 6.3

## 10 Tillsynsmyndighetens oberoende

Transportstyrelsen anser att det är missvisande att i rubriken och i texten tala om tillsynsmyndighetens oberoende, särskilt i de fall som rör artiklarna 55-57 i SERA-direktivet. Transportstyrelsen är visserligen även tillsynsmyndighet men i förhållande till uppgifterna i just artikel 55-57 så är det Transportstyrelsens roll som regleringsorgan som avses.

### 10.3.1 Vilka befattningshavare bör omfattas av regleringen?

#### **Transportstyrelsens synpunkt**

Transportstyrelsen tillstyrker att beslutanderätten och möjligheten till delegation för beslut i sin funktion som regleringsorgan enligt artikel 56 i SERA-direktivet regleras i styrelsens instruktion och arbetsordning. Transportstyrelsen delar promemorians bedömning att så få personer (befattningar) som möjligt bör ansvara för de aktuella besluten. Delegationsrätten bör därför vara kraftigt begränsad eller inte alls medges. Transportstyrelsen har i tidigare dialog med departementet meddelat att beslutanderätten i dessa ärenden kan begränsas till generaldirektören genom ändring i bl.a. myndighetens arbetsordning, såsom föreslås i promemorian. Styrelsen förordar dock att beslutanderätten inte begränsas på detta sätt.

#### **Skäl**

Ärendevolymen hos Transportstyrelsen kommer att förändras i och med införandet av SERA-direktivet. Styrelsen bedömer att antalet ärenden totalt sett kommer att uppgå till ca 20-50 per år, varav 3-10 tvister och 20-45 övriga ärenden. Denna bedömning baseras på tidigare års ärendestatistik samt en uppskattad ökning av antalet tvister eftersom beslut av tjänsteleverantör framöver kommer att omfattas av möjligheten att begära tvisteprovning. Övriga 20-45 ärenden fördelas i denna uppskattning på:

- kapacitetstilldelning infrastrukturförvaltare (bl.a. järnvägsnätbeskrivning, trafikeringsavtal): ca 5-15
- kapacitetstilldelning av tjänster: ca 3-10
- avgifter: ca 2-5
- offentligt stöd: 10-15

Redan den nu gällande tidsfristen på två månader för beslut av komplett ärende enligt artikel 30 i direktiv 2001/14 är en mycket kort tid för att avgöra de omfattande tvister som det rör sig om. Enligt artikel 56.9 i SERA-direktivet är denna tidsfrist ändrad till sex veckor (se kommentar under avsnitt 7.2.5). För att kunna möta direktivets krav är det viktigt att en beslutsfattare alltid finns tillgänglig och enligt styrelsens mening kommer förslaget att innebära stora praktiska svårigheter att uppfylla detta. En förlängd handläggningstid är en nackdel även för övriga beslut som myndigheten meddelar i sin funktion som regleringsorgan.

Mot denna bakgrund förordar Transportstyrelsen inte att generaldirektören ska ansvara för besluten i dessa ärenden. Transportstyrelsen anser inte heller att en sådan centralisering av beslutsfattandet är befogat med hänsyn till rörligheten på arbetsmarknaden. I avvägningen mellan de olika intressen som gör sig gällande, anser Transportstyrelsen att förslaget i promemorian bör modifieras.

Enligt nuvarande rutiner beslutas denna typ av ärenden av avdelningsdirektör (tvister) och en sektionschef (övriga ärenden). Det är därmed i regel endast två personer som berörs av karensreglerna samt ställföreträdande eller tillförordnade för dessa befattningar. Enligt Transportstyrelsens uppfattning är det en ordning som är acceptabel även med beaktande av rörligheten på arbetsmarknaden. För att försäkra sig om att ytterligare personer inte berörs kan den nuvarande ordningen förstärkas i mer formellt hänseende genom att möjligheten till beslutsrätt uttryckligen begränsas i myndighetens instruktion eller i arbetsordningen.

Utredningen påtalar vikten av att den som kommer att omfattas av en rörelseinskränkning, känner till det när anställningen accepteras. Transportstyrelsen noterar att kravet på sådan information i regel endast berör myndighetens avdelningsdirektörer såsom ställföreträdare för generaldirektören, om promemorians förslag genomförs.

### 11.2.2 Ramavtal

#### **Transportstyrelsens synpunkt**

För att det tydligare ska framgå för vilken period en förlängning av ramavtal ska göras enligt 6 kap. 21 § andra stycket, föreslår Transportstyrelsen följande formulering:

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

#### **Skäl**

Huvudregeln enligt artikel 42.5 i SERA-direktivet är att ramavtal i princip ska vara fem år och att de ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den *ursprungliga giltighetstiden* men att de även får vara kortare eller längre i särskilda fall. Detta innebär att om ett ramavtal har träffats om t.ex. en treårsperiod ska förlängning ske med tre år och inte fem år. I lagförslaget står ”ett ramavtal ska gälla fem år och får förlängas för perioder av samma längd”. Även om andra meningen i förslaget medger att ramavtal får slutas om kortare eller längre period så tolkar Transportstyrelsen lagförslaget, som det nu är skrivet, att förlängning bara får ske med femårsperioder. Något

som motsäger den tolkningen finns inte heller i promemorians avsnitt 11.2.2 då inget nämns om förlängning i de fall ramavtalstiden understiger eller överstiger fem år.

För att undvika olika tolkningar av regleringen föreslår Transportstyrelsen ett förtydligande ovan.

### 11.2.3 Beredskapsplaner vid störningar i järnvägstrafiken

#### **Transportstyrelsens synpunkt**

Transportstyrelsen tillstyrker promemorians förslag i sin helhet men anser att det bör förtydligas i propositionen i vilka situationer det är tänkt att denna möjlighet ska användas. Det verkar råda oklarhet i branschen om vad som avses med röjnings- eller nödsituationer

#### **Skäl**

Transportstyrelsen har ingen invändning mot det remitterade förslaget. Däremot har Transportstyrelsen i sin handläggning av tvistärenden och tillsynsärenden uppmärksammat en felaktig tillämpning av bestämmelsen. Infrastrukturförvaltaren har använt regleringen under 6 kap. 17 § JL för att reducera hastigheter, införa trafikrestriktioner eller fullständiga avstängningar av banor/sträckor i anledning av bristande underhåll eller av andra förutsägbara orsaker. Transportstyrelsen anser därför att ett förtydligande är nödvändigt. Beredskapsplaner är något som även framgår som krav i TSD Drift<sup>12</sup>. Där specificeras typfall avseende nöd som t.ex. kollisioner och påkörningar, tågbränder, tillbud med farligt gods och urspårningar.

Tillämpas paragrafen som ersättning för underhåll så påverkar det tidigare tilldelade tåglägen negativt och påverkar därmed även järnvägsföretagens och järnvägens konkurrenskraft negativt.

### 11.2.4 Sanktioner vid överlåtelse av tågläge

#### **Transportstyrelsens synpunkt**

Transportstyrelsen anser inte att det är lämpligt att frångå SERA-direktivets krav på uteslutning från tilldelning av infrastrukturkapacitet efter överlåtelse enligt artikel 38.1. Styrelsen anser dock att förslaget om uteslutning från alla framtida tilldelning är oproportionerligt hård och bör nyanseras. Transportstyrelsen föreslår att 6 kap. 19 § andra stycket ska få följande formulering:

---

<sup>12</sup> Kommissionens beslut (2012/757/EU) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”drift och trafikledning” i järnvägsystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG.

En överlåtelse av ett tågläge ska medföra att den som överlåtit tågläget utesluts från tilldelning av tågägen vid innevarande tågplanperiod.

Det bör vidare framgå av bestämmelsen om uteslutningen ska avse ena eller båda parterna, d.v.s. både den som överlåtit och den som mottagit kapacitet.

### **Skäl**

Transportstyrelsen är kritisk till att infrastrukturförvaltaren får möjligheten att för all framtid utesluta företag från kapacitetstilldelningen och därmed marknaden. En skarp markering vid överlåtelse är lämplig t.ex. uteslutning innevarande tågplan, men det saknas motiv att utesluta företag för all framtid. En sådan påföljd står inte i proportion till de konsekvenserna som skulle drabba företagen då de inte kan bedriva någon verksamhet om de inte tilldelas tågägen. Förslaget till sanktion är i det närmaste att likna vid ett förbud eller indraget tillstånd.

Att uteslutandet endast gäller för innevarande tågplanperiod innebär att effekten endast blir för den ad hoc-tilldelning som sker under perioden. Styrelsen bedömer dock att ett sådant uteslutande får tillräckligt stora konsekvenser, särskilt för godstransporter där detta tilldelningsförfarande är vanligt förekommande.

Transportstyrelsen anser att artikel 38.1 i SERA-direktivet medger en annan tolkning än vad som har föreslagits i promemorian. Då perioden inte är specificerad i direktivet bör en tolkning av periodens längd kunna göras. Däremot kan inte det ska-krav som finns i direktivet ersättas med ett bör-krav som föreslås i promemorian. Att göra uteslutningen valfri i strid med direktivet kan leda till att andra järnvägsföretag hamnar i en sämre situation vid tilldelningen av tågägen än om ett företag som överlåtit tågägen uteslutits.

Vidare anser Transportstyrelsen att paragrafen bör förtydligas då det av lydelsen inte är klart om det endast är ena parten eller båda parterna som ska uteslutas från vidare tilldelning av tågägen. Styrelsen anser att det är tillräckligt att utesluta den som överlåtit sina tågägen.

### 11.2.5 Ändringar i nuvarande regler om tvistlösning

#### **Transportstyrelsen synpunkt**

Se synpunkterna i avsnitt 7.2.5

### 13.3 Samhället och myndigheterna (konsekvensanalys)

#### **Transportstyrelsens synpunkt**

I sin bedömning av konsekvenserna för Transportstyrelsen saknas det arbete

som krävs med att ta fram föreskrifter och delta i arbetet i SERAC. Avskaffandet av myndighetsauktoriseringen av organisatörer av trafik kan inte ekonomiskt kompensera allt det arbete som krävs av Transportstyrelsen med anledning av genomförandet av SERA-direktivet.

### **Skäl**

Då detaljeringsgraden är så hög i SERA-direktivet och då det är oklart exakt vad de delegerade akterna kommer att innebära så har promemorian föreslagit att en stor del bestämmelser delegeras för reglering i Transportstyrelsens föreskrifter. Mandat att utfärda föreskrifter har getts för bland annat bestämmelser kring licenser, nationella trafiksäkerhetstillstånd, verksamhetsplaner, beredskapsplaner, avgiftssamarbeten och återkallelse av tillstånd. Ändringarna i järnvägslagen medför därför ett markant större föreskriftsarbete än vad lagändringar brukar innebära.

SERA-direktivet innehåller bemyndiganden för kommissionen att anta ett flertal genomförandeakter. Av dessa omfattas 12 stycken av det granskande förfarandet i artikel 62.3 i SERA-direktivet, medan 5 akter ska antas genom det rådgivande förfarandet i artikel 62.2. Transportstyrelsen är delaktig i framtagandet av dessa akter dels genom de arbetsgrupper som medverkar i kommissionens arbete med framtagandet av förslag, dels i ett senare skede genom diskussioner i SERAC inför röstning av kommittén. Regeringen har förordnat bl.a. en person vid Transportstyrelsen som svensk representant i denna kommitté.

Promemorian har i sin bedömning inte beaktat det arbete som krävs av Transportstyrelsen för framtagandet av dessa akter.

Följande genomförandeakter ska eller får antas av kommissionen:

1. Levy on passenger RUs (art. 12.5)
2. Access to service facilities and to services (art. 13.9)
3. RMMS reporting obligations (art. 15.6)
4. Common template and procedures for EU licences (art. 17.5)
5. Modalities for the calculation of direct cost (art. 31.3)
6. Noise charges (art. 31.5)
7. ETCS modulation (TAC ERTMS) (art. 32.4)
8. Procedures and criteria for framework agreements (art. 42.8)
9. Common RB principles and practices for making decisions (art. 57.8)
10. Compliance of cross-border agreements with EU law (art. 14.2 och 5)

11. Examination of compliance of national measures with the Directive (art. 61)
12. Derogation for local or regional infrastructures with no strategic importance (art. 2.4)

Genomförandeakterna 1-9 ovan antas genom granskningsförfarandet enligt artikel 62.3 i SERA-direktivet och artikel 5 i rådets förordning nr 182/2011. Akterna 10-12 ovan antas genom det rådgivande förfarandet enligt artikel 62.2 i direktivet och i artikel 4 i rådets förordning nr 182/2011. Därutöver finns bemyndiganden avseende två genomförandeakter i artikel 59.2 och 59.3 som berör tågtrafiken i, till och från Irland.

Genomförandeakter för ny persontrafik på järnväg (new rail passenger services, art. 10.4 och 11.4) och kriterier för sökande för järnvägsinfrastrukturens kapacitet (criteria for applicants, art. 41.3) har redan beslutats. Ytterligare några förslag till genomförandeakter har varit föremål för diskussioner. Kommissionen har också meddelat flera genomförandebeslut avseende gränsöverskridande överenskommelser.

Arbetet har visat sig vara mycket omfattande och krävande för Transportstyrelsen, både för de arbetsgrupper som deltar i framtagandet av akterna som för SERAC. Enligt SERA-direktivet ska två av de återstående akterna vara beslutade senast den 16 juni 2015. För övriga genomförandeåtgärder anges ingen tidsgräns. Enligt Kommissionens senast kända tidplan ska SERAC rösta om flera av akterna i februari 2015 men denna kan komma att förändras. Det är därför svårt att uppskatta när merparten av detta arbete kommer att vara avslutat. För gränsöverskridande avtal anges en tidsgräns på 9 månader från medlemsstatens underrättelse om respektive avtal.

Arbetet med framtagandet av föreskrifter och dessa genomförandeakter ryms enligt Transportstyrelsens mening inte inom befintlig ram. Omfattningen för arbetet kring SERAC uppskattas till 1,5 årsarbetskrafter under en period av två år, därefter minskande. För framtagandet av föreskrifter uppskattas arbetet till 1,5 årsarbetskrafter på obestämd tid med hänsyn till de genomförandeakter som kommer och tidpunkten för dessa.

---



Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, sektionschef Anders Ullvén, tf sektionscheferna Ann Heljeback Nilsson och Åke Lewerentz, handläggarna Ulrik Bergman, Heléne Jarefors, Anders Lidell, Anders Matsson, Marie Viberg Sjäöden samt juristerna Anna-Lena Andersson, Ingar Werkström och Sofie Mååg, den senare föredragande.

Staffan Widlert  
Generaldirektör