

## Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:97) om redovisning av järnvägsverksamhet

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Kommentar och beslut
Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO)	-	SERA-direktivet är utvecklat i första hand för att komma till rätta med en risk för marknadsstörningar som är särskilt accentuerad när separationen mellan infrastrukturförvaltare och operativ verksamhet inte är genomförd fullt ut. SERA-direktivet och järnvägslagen ställer redan långtgående krav och det finns därför goda skäl att tydligare utreda behoven och konsekvenserna för en begränsad och avreglerad marknad som den svenska. De nya kraven riskerar att medföra betungande administration och i förlängningen att motverka det huvudsakliga syftet med SERA-direktivet, dvs att främja en konkurrensutsatt marknad för	<p>De grundläggande kraven på redovisning finns i JL och är inget som TS kan påverka. TS har i föreskrifterna enbart förtydligat lagens krav för att skapa förutsägbarhet för de som omfattas av dessa krav. I föreskrifterna har kraven utformats på en miniminivå som bedöms tillräcklig för att direktivet ska kunna anses implementerat.</p> <p>Det har gjorts anpassningar i både lag, se t.ex. prop. 2014/15:120 s 94, och i dessa föreskrifter utefter de förhållanden som råder i Sverige.</p> <p>I SERA-direktivet finns en befogenhet för Kommissionen att anta delegerade akter bl. a för att ändra och anpassa bilaga VIII. Branschens synpunkter och inspel utifrån</p>

		<p>järnvägstransporter.</p> <p>Sverige kan vid implementeringen på goda grunder välja att minimera effekten av de formella inslagen i direktivet och dessas inverkan på en – vid en internationell jämförelse – väl fungerande marknad.</p>	<p>erfarenheter avseende bilagan är därför viktiga för att kunna få ändamålsenliga framtida krav för den svenska konkurrensutsatta järnvägsmarknaden.</p> <p>Vilka som omfattas av kraven är ett sådant krav som måste anges i lagform, i detta fall järnvägslagen, detta är därmed utanför TS mandat.</p>
BTO	-	<p>Några av BTOs medlemmar har framfört att det finns risk för att de kommer att upphöra att leverera vissa eller samtliga tjänster som f n tillhandahålls och kan täckas av de nya föreskrifterna om föreskrifterna införs. I detta sammanhang bör noteras att en del av de tjänster som träffas av direktivet och föreskrifterna idag utförs av några få tågoperatörer till nytta för flertalet övriga operatörer.</p>	<p>Vilka som omfattas av kraven är ett sådant krav som måste anges i lagform, i detta fall järnvägslagen, detta är därmed utanför TS mandat.</p> <p>Denna synpunkt vidarebefordras inom TS till utredare av tjänsteleverantörsmarknaden för järnväg.</p>
BTO	-	<p>Det utrymme som finns för mindre ingripande reglering, som medges av SERA-</p>	<p>Se konsekvensutredningens avsnitt 3.3</p> <p>TS kan inte se att några av de redan icke</p>

		<p>direktivet, har Transportstyrelsen i viss grad utnyttjat i föreliggande förslag till reglering, vilket noteras. Vi bedömer dock att Transportstyrelsen ytterligare skulle kunna minimera omfattningen av regleringens påverkan på den svenska marknaden genom att endast reglera det absolut mest nödvändiga som kräver föreskrifter med obligatoriska krav.</p> <p>BTO föreslår vidare att TS snarast genomför en fördjupad analys av vilka bestämmelser som utgör ett absolut minimikrav för att uppfylla implementeringen av aktuella bestämmelser i SERA-direktivet.</p>	<p>obligatoriska kraven i föreskrifterna skulle kunna göras mindre omfattande.</p> <p>TS har åter granskat föreskrifternas obligatoriska krav och anser att kraven är minimikrav för att implementeringen ska anses uppfyllt.</p>
BTO	-	<p>Transportstyrelsens bedömningar av kostnadsökningar, vilka återges i konsekvensanalysen, är mycket osäkra. Kostnadsökningarna riskerar att bli betydligt större och kommer att drabba aktörer i en ur samhällssynpunkt prioriterad sektor men som (framförallt på godssidan) f n gör stora aggregerade förluster år efter år.</p> <p>Såvitt avser storleken av kostnadsökningarna bör en förnyad analys göras dels i allmänhet</p>	<p>TS bedömning avseende storleken på kostnadsökningarna baseras på uppgifter i SCB:s lönedatabas och dessa är en skattning dels av vem som utför den administrativa åtgärden och dels av tidsåtgång för detta. I detta arbete har TS konsulterat konsult på redovisningsbyrå för att diskutera och validera dessa skattningar.</p> <p>TS har tagit del av BTO:s synpunkter men bedömer att uppskattningen av tidsåtgången är</p>

		<p>utifrån ett praktiskt perspektiv med hänsyn till faktisk åtgång av arbetstimmar under den tid föreskrifterna ska gälla, dels kopplat till kostnaden för ändring i affärssystem och konsultstöd som behövs för utvecklingen av dessa system samt slutligen hur hårt dessa kostnader faktiskt riskerar att slå mot en redan pressad bransch.</p>	<p>rimlig och att det därför inte finns någon anledning till en förnyad analys i allmänhet och TS kan inte i dagsläget förutse hur länge föreskrifterna ska gälla och kan därmed inte beräkna kostnaderna under en föreskrifts livslängd.</p> <p>Avseende storleken på kostnadsökningarna förstår TS att om företaget måste anlita konsult eller utveckla affärssystem så kommer kostnaderna att överstiga det som redovisas i konsekvensutredningen.</p>
BTO	-	<p>De föreslagna föreskrifterna avser att fylla ett gott syfte, dvs att marknaden gynnas av transparens och att Transportstyrelsen ges förtydliganden i fullgörandet av sin roll som övervakningsorgan. Mot dessa intressen, som tillgodoses väl redan genom existerande reglering, måste ställas marknadens rent praktiska behov av tillgänglighet till tjänster som är viktiga för utförande av järnvägstransporter. Det finns som nämnts ovan en uppenbar risk att mindre operatörers verksamhet som omfattar köp av tjänster försvåras om andra operatörer avstår från att leverera. Denna balans måste hanteras på ett</p>	<p>Ingen åtgärd i dessa föreskrifter.</p> <p>Denna synpunkt vidarebefordras inom TS till utredare av tjänsteleverantörsmarknaden för järnväg.</p>

		<p>adekvat sätt i de föreskrifter som ska gälla för separat redovisning av tjänster på den svenska järnvägsmarknaden.</p> <p>BTO anser att transportstyrelsen (TS) borde utreda närmare (i) vilka tjänster som riskerar att påverkas (och eventuellt upphöra helt) till följd av de nya föreskrifterna och (ii) hur avgörande leveranserna av dessa tjänster är för funktionaliteten av den svenska avreglerade järnvägsmarknaden.</p>	
Green Cargo	-	Den separata rapporten ska också inges till Transportstyrelsen och publiceras på myndighetens hemsida.	Enligt föreskrifterna ska den separata rapporten inges till Transportstyrelsen men något krav på publicering av denna rapport finns inte och kommer inte att bli aktuell utifrån nuvarande formulering i järnvägslagens 4 kap.
Green Cargo		<p>Green Cargo avstyrker förslaget i anledning av de nya krav som införs i föreskriften. Dessa liksom konsekvensen av dessa måste enligt Green Cargos mening analyseras ytterligare innan de kan införas genom föreskriften.</p> <p>Om de nya kraven medför betungande administration, anpassning av interna</p>	<p>Ingen åtgärd i dessa föreskrifter. Se ovan svar på BTO:s synpunkt om konsekvenser.</p> <p>Denna synpunkt vidarebefordras inom TS till</p>

		<p>(affärs)system etc riskerar kraven att motverka syftet med SERA-direktivet, att främja en konkurrerande marknad för järnvägstransporter, varvid bolaget kan komma att upphöra att leverera vissa eller samtliga tjänster.</p>	<p>utredare av tjänsteleverantörsmarknaden för järnväg.</p> <p>Vilka som omfattas av till exempel 12-16 §§ i föreskrifterna är beroende av tolkningen av till exempel begreppet ”dominerande ställning” i 4 kap. 2 a § järnvägslagen. Den konsekvensutredning som remitterades har förtydligats i detta avseende.</p>
Green Cargo		<p>I beaktande av att Green Cargo (eller dess dotterbolag) i varierande utsträckning kan anses tillhandahålla vissa av de tjänster som nämns i 6 kap 23 § andra stycket järnvägslagen samt att Green Cargo kan anses ha en dominerande ställning kan Green Cargo komma att behöva rätta sig efter de nya kraven i Transportstyrelsens föreskrift. Många av tjänsterna som bolaget levererar till andra aktörer och konkurrenter är perifera tjänster till själva järnvägstransporten. Som exempel kan nämnas att bolaget har investerat i en struktur för inköp av diesel till sina lok, varvid</p>	<p>Ingen åtgärd i dessa föreskrifter</p> <p>Denna synpunkt vidarebefordras inom TS till utredare av tjänsteleverantörsmarknaden för järnväg.</p>

		<p>bolaget säljer vidare en förhållandevis liten del till andra järnvägsoperatörer. Skulle de nya kraven medföra betungande administration eller kräva att Green Cargo behöver uppdatera system e.d. föreligger en risk att bolaget upphör med just tjänsten. Därmed kommer, de ofta mindre, järnvägsoperatörerna själva kan behöva sätta upp motsvarande struktur och hantering för diesel. Detta torde knappast verka i riktningen att öka effektiviteten i järnvägssystemet och ge förutsättningar för en fungerande och konkurrenskraftig marknad för järnvägstransporter.</p>	
Green Cargo		<p>De nya kraven på organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad (separata räkenskaper och oberoende beslutsfattande) riskerar vara ingripande och kan antas få stora konsekvenser och bli kostsamt. Green Cargo delar inte slutsatsen om kostnadsökning i konsekvensanalysen, utan denna riskerar bli nämnvärt större. En djupare konsekvensanalys i denna del måste därför göras.</p>	<p>De nya lagkraven medför konsekvenser för verksamhetsutövare och dessa synliggörs kanske tydligast när TS genomför precisering av kraven i föreskrifter. Vidare har TS ambitionsnivå varit att kraven inte ska vara mer omfattande än vad som är absolut nödvändigt för att implementering ska anses fullgöras. Dessa preciseringar innebär ökade kostnader och TS har gjort en skattning utav dessa utifrån en rad antaganden bl.a. tidsåtgång och lönekostnad.</p>

			Ingen åtgärd i dessa föreskrifter.
Green Cargo		Även analysen kring konsekvenserna i anledning av att myndigheten kan komma att behöva begära in ytterligare uppgifter (kopplat till särredovisningen) bör fördjupas.	TS kommer troligen i de fall oegentligheter upptäcks eller misstänks avseende särredovisning och/eller separata räkenskaper att begära ytterligare uppgifter av verksamhetsutövarna. Kraven i föreskrifternas 16 och 17 § § kommer därmed endast att behöva användas i förekommande fall.