

Lagrådsremiss

Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 19 mars 2015

Anna Johansson

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Det s.k. SERA-direktivet (Single European Railway Area) utgör en sammanslagning och omarbetning av direktiven i första järnvägspaketet, som antogs 2001. Det innebär att stora delar av direktivet redan är införlivade i svensk lagstiftning.

Direktivet innehåller delvis nya regler om möjligheter att undanta vissa järnvägsnät och verksamheter från delar av regelverket. Järnvägslagens tillämpnings- och undantagsbestämmelser föreslås därför justeras. Lagen kompletteras med ytterligare regler om tillhandahållande av järnvägstjänster. Nuvarande bestämmelse om särskilt tillstånd för den som bedriver verksamhet av mindre omfattning upphävs och ersätts av ett nytt tillstånd – nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Den krets av verksamhetsutövare som kan bedriva verksamhet med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd begränsas i förhållande till nuvarande regelverk, vilket innebär att fler kommer att omfattas av huvudregeln som innebär att det krävs både en licens och ett säkerhetsintyg för att utföra järnvägstrafik. Bestämmelser om myndighetstillstånd (auktorisering) för den som organiserar järnvägstrafik upphävs. Det föreslås också regler som genomför direktivets bestämmelser om regleringsorganets (i Sverige Transportstyrelsen) oberoende. Det avser i första hand införande av en ettårig karens efter anställningen för befattningshavare som fattar vissa marknadsrelaterade beslut inom myndigheten, innan det är tillåtet att arbeta eller inneha en ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av myndighetens tillsyn i dessa avseenden.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 15 juni 2015.

Innehållsförteckning

1	Beslut	5
2	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	6
3	Ärendet och dess beredning	28
4	Bakgrund.....	28
4.1	SERA-direktivet	28
4.1.1	SERA-direktivets syften	28
4.1.2	SERA-direktivets innehåll.....	30
4.2	Den svenska järnvägsmarknaden och myndigheterna.....	32
4.2.1	Järnvägsföretagen	32
4.2.2	Infrastrukturförvaltare	33
4.2.3	Tjänstetillhandahållare	34
4.2.4	Myndigheterna på järnvägsområdet	35
5	Krav för att verka på järnvägstransportmarknaden	36
5.1	Bakgrund	36
5.2	Krav på myndighetstillstånd för sökande som organiserar trafik tas bort	37
5.2.1	Vilka aktörer, utöver järnvägsföretag, får ansöka om infrastrukturkapacitet?.....	38
5.2.2	Vilka krav infrastrukturförvaltare får ställa på en sökande	40
5.3	Bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävs	41
5.4	Nationellt trafiksäkerhetstillstånd.....	42
5.5	Licenser får anpassas till verksamhetens art och omfattning	45
5.5.1	Föreskrifter om licenser.....	46
5.5.2	Bemyndigande rörande återkallelse av tillstånd	47
6	Begränsningar i trafikeringsrätt och regellättnader för infrastrukturförvaltare	48
6.1	Bakgrund	48
6.2	Trafikeringsrätt	49
6.2.1	Undantag från trafikeringsrätt m.m.	50
6.3	Undantag för vissa infrastrukturförvaltare	54
6.3.1	Undantag för förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster.....	55
6.3.2	Undantag för förvaltare av lokala järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden	57
7	Tillträde till järnvägstjänster	59
7.1	Bakgrund	59
7.2	Ändringar i järnvägslagen	62
7.2.1	Tillträde till grundläggande tjänster	62
7.2.2	Upplåtelse av tjänsteanläggningar för grundläggande tjänster.....	69

	7.2.3	Krav vid tillhandahållande av grundläggande tjänster.....	70
	7.2.4	Tilläggtjänster och extratjänster.....	72
	7.2.5	Avgifter för tjänster.....	75
	7.2.6	Prövning av tvister.....	77
8		Styrning av infrastrukturförvaltare.....	79
	8.1	Bakgrund.....	79
	8.2	Vissa styrande dokument.....	80
		8.2.1 Inledning.....	80
		8.2.2 En nationell indikativ strategi.....	81
		8.2.3 Verksamhetsplaner.....	83
		8.2.4 Avtal med incitament till infrastrukturförvaltare m.m.	86
	8.3	Infrastrukturförvaltare ska utveckla ett anläggningsregister.....	89
9		Organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad.....	90
	9.1	Bakgrund.....	90
		9.1.1 Krav på redovisningsmässig åtskillnad.....	91
		9.1.2 Krav på organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad i vissa särskilda fall.....	94
		9.1.3 Tillsyn av särredovisningskravet.....	95
10		Regleringsorganets oberoende.....	96
	10.1	Bakgrund.....	96
	10.2	Regler för att säkerställa regleringsorganets oberoende i förhållande till järnvägsbranschen.....	98
		10.2.1 Vilka befattningshavare som bör omfattas av regleringen.....	100
11		Övriga frågor som kräver lagändringar.....	103
	11.1	Bakgrund.....	103
	11.2	Tilldelning av infrastrukturkapacitet m.m.	103
		11.2.1 Att reservera infrastruktur.....	103
		11.2.2 Ramavtal.....	104
		11.2.3 Beredskapsplaner vid störningar i järnvägstrafiken.....	108
		11.2.4 Sanktioner vid överlåtelse av tågläge.....	110
		11.2.5 Ändringar i nuvarande reglering om tvistlösning.....	111
	11.3	Avgifter.....	112
		11.3.1 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare.....	112
		11.3.2 Avgifter för användning av särskild infrastruktur.....	114
		11.3.3 Analyser av marknadssegment.....	114
12		Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	115
13		Konsekvensanalys.....	117
	13.1	Inledning.....	117
	13.2	Marknadsaktörerna.....	118

	13.2.1	Effekter på företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt	118
	13.3	Samhället och myndigheterna	120
	13.4	Samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt.....	121
14		Författningskommentar.....	123
Bilaga 1		Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012	141
Bilaga 2		Sammanfattning av promemorian (Ds 2014:21)	187
Bilaga 3		Promemorians lagförslag (Ds 2014:21).....	188
Bilaga 4		Förteckning över remissinstanserna	207

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om järnvägslagen (2004:519)² dels att 3 kap. 5 och 6 §§, 5 kap. 2 a och 3 §§ och 6 kap. 24 § ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 3 kap. 5 §, 5 kap. 3 § och 6 kap. 24 § ska utgå,

dels att 1 kap. 1, 1 a, 4 och 5 §§, 2 kap. 7, 13 och 25 §§, 3 kap. 1, 2, 4 och 10 §§, 4 kap. 1, 1 b, 2 och 3 §§, 5 kap. 1, 2 och 4 §§, 6 kap. 3, 17, 19, 21, 22, 22 b, 23 och 25 §§, 7 kap. 2, 5 och 8 §§, 8 kap. 9, 9 a och 10 §§ och rubrikerna närmast före 3 kap. 4 §, 5 kap. 2 § och 6 kap. 23 § ska ha följande lydelse,

dels att rubriken till 6 kap. ska lyda ”Tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster”,

dels att det ska införas 16 nya paragrafer, 1 kap. 1 b, 1 c och 6 §§, 4 kap. 1 a och 2 a §§, 6 kap. 1 a, 5 a, 21 a, 23 a–23 c och 24 a §§, 7 kap. 1 a och 10 §§, 8 kap. 3 c och 3 d §§ och närmast före 6 kap. 23 c och 24 a §§, 7 kap. 1 a och 10 §§ och 8 kap. 3 c § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

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

Denna lag gäller
1. järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
2. utförande och organisation av järnvägstrafik,
3. förvaltning av järnvägsinfrastruktur, och
4. tillhandahållande av järnvägstjänster.

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

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbeting), i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse av 5 kap. 2 a § 2009:693 5 kap. 3 § 2007:452.

1 a §³

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

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

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

1. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, *eller*

2. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren eller* infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

1 b §

För den som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster gäller inte bestämmelserna i 6 och 7 kap. Dock ska bestämmelserna i dessa kapitel som särskilt riktar sig till tjänsteleverantörer eller till ägaren av en anläggning för tjänster i 6 kap. 23–23 c §§ och 7 kap. 8 § tillämpas.

1 c §

Tillsynsmyndigheten får besluta att förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från bestämmelserna i 6 och 7 kap. EU-kommissionens samtycke ska dock inhämtas innan beslut fattas, om infrastrukturen 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, i den ursprungliga lydelsen.

4 §⁴

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen betyder ackrediterat organ: organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förord-

³ Senaste lydelse 2007:452.

⁴ Senaste lydelse 2012:436.

ning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93,

anläggning för tjänster: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket eller 6 kap. 23 c §,

delsystem: del av järnvägssystem vilken kan hänföras till någon av de kategorier av delsystem som förtecknas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt använder eller upplåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret,

fordonstyp: fordon med identisk teknisk konstruktion som är registrerade i det europeiska registret över godkända fordonstyper,

försäkran om överensstämmelse: sådan försäkran om att ett järnvägsfordon överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp som är utformad i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 201/2011 av den 1 mars 2011 om utformningen av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon,

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

internationell persontrafik: persontrafik mellan olika stater inom EES samt Schweiz med tåg vars samtliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz,

järnvägsfordon: drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem,

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

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller nationellt trafikfärdighetsstillstånd 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,

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

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

regleringsorgan: organ som utsetts enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari

regleringsorgan: sådant organ som avses i artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EG av den 21 november

2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur,

regional kollektivtrafikmyndighet: den som är regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

rimlig vinst: 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,

tjänsteleverantör: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket eller 6 kap. 23 c §,

tyngre underhåll: arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur trafik,

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

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

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och som är registrerad som sådan i fordonsregistret enligt 8 kap. 8 a §.

5 §⁵

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka fordon som är arbetsfordon,

2. vilka fordon som är museijärnvägsfordon,

3. att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur, och

4. vilken järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

⁵ Senaste lydelse 2007:752.

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

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

1. det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, och

2. det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådana register.

2 kap.

7 §⁶

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

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

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

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

13 §⁷

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

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången

⁶ Senaste lydelse 2007:452.

⁷ Senaste lydelse 2007:452.

av juni 2004 *skall* bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas. De *skall* inte heller beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon eller järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § *första stycket*.

av juni 2004 *ska* bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas. De *ska* inte heller beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon eller järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § *I*.

25 §⁸

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

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

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

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

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

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

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

5. EG-kontrollförklaring enligt 9 §,

6. EG-försäkran enligt 10 §,

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

8. godkännande av järnvägsfordon och fordonstyper enligt 15–17, 20 och 21 §§ och om undantag från kravet på godkännande samt om godkännande av en serie identiskt lika fordon,

9. undantag från kravet på märkning enligt 22 §, och

10. underhållsansvariga enheter enligt 23 och 24 §§ och om undantag från krav på sådan enhet.

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

3 kap.

1 §

För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, i fall som avses i 4 §, *särskilt tillstånd*.

För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, i fall som avses i 4 §, *nationellt trafiksäkerhetstillstånd*.

⁸ Senaste lydelse 2011:1118.

2 §

- Licens *skall* beviljas den som
1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik,
 2. har hemvist eller säte i Sverige,
 3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, *samt*
 4. genom försäkring eller *annat likvärdigt arrangemang* täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik.
- Licens *ska* beviljas den som
3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, *och*
 4. genom försäkring eller *tillräcklig garanti* täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik.
- Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för.*

Licens eller annat motsvarande tillstånd utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Särskilt tillstånd

Särskilt tillstånd får beviljas den som avser att inom landet endast utföra

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,
2. regionala godstransporter,
3. trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller
4. trafik med museijärnvägsfordon eller till sin omfattning obetydlig trafik med annan liknande materiel.

Särskilt tillstånd ska endast beviljas den som *uppfyller de krav som anges i 2 § första stycket och 3 § första stycket.*

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

4 §⁹

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

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

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som

1. har hemvist eller säte i Sverige,
2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§, och
3. genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan

⁹ Senaste lydelse 2011:1118.

Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kraven i andra stycket 2 och 3 får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

10 §¹⁰

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. licenser enligt 2 §, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser,

2. säkerhetsintyg enligt 3 §,

3. nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 §,

4. säkerhetstillstånd enligt 7 §, och

5. omprövning av tillstånd eller villkor enligt 9 §.

4 kap.

1 §

Järnvägsföretag skall i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser godstransporter och förvaltning av järnvägsinfrastruktur.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska upprätta separata resultat- och balansräkningar för respektive verksamhet. Allmänna medel som betalas ut till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

Infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

Offentligt stöd som betalas ut till en av dessa verksamheter får endast användas i den verksamheten. Offentligt stöd som utbetalas till verksamhet som avser persontransport skall redovisas separat i den verksamheten.

¹⁰ Senaste lydelse 2007:452.

1 a §¹¹

Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och, helt eller delvis offentligt finansierade, persontransporter ska upprätta separata resultat- och balansräkningar.

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte överföras till andra verksamheter, och ska redovisas enligt Europaparlamentets 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, i den ursprungliga lydelsen.

1 b §¹²

Den som är skyldig att särredovisa verksamhet enligt 1 § ska offentliggöra redovisningen.

Den som är skyldig att särredovisa verksamhet enligt 1 § eller 1 a § ska offentliggöra redovisningen.

2 §¹³

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte för den som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 och 1 a §§ gäller inte för verksamhet vid sådana fristående lokala och regionala järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § 1, med undantag för järnvägsföretag som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att motta offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järn-

Skyldighet att särredovisa enligt 1 och 1 a §§ gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att ta emot offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järn-

¹¹ Tidigare 4 kap. 1 a § upphävd genom 2010:1071.

¹² Senaste lydelse 2010:1916.

¹³ Senaste lydelse 2010:1916.

vägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 §.

vägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § *andra stycket och 6 kap. 23 c §.*

2 a §

Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket 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 detta företag eller organ ha separata räkenskaper, inbegripet separata resultat- och balansräkningar, för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

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

3 §¹⁴

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *den* redovisningsskyldighet som avses i 1 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. redovisningsskyldighet och bokföring som avses i 1, 1 a och 2 a §§,

2. krav på oberoende i fråga om organisation och beslutsfattande enligt 2 a §.

5 kap.

1 §¹⁵

Regeringen meddelar föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2, 2 a och 3 §§, har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

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

¹⁴ Senaste lydelse 2010:1071.

¹⁵ Senaste lydelse 2009:694.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver vad som anges i 2, 2 a och 3 §§, har rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Persontrafik

Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra *persontrafik* på svenska järnvägsnät.

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

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät

2 §¹⁶

Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra *och organisera trafik* på svenska järnvägsnät.

Även andra fysiska eller juridiska personer med hemvist eller 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 6 kap. 5 a § (annan sökande), har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät.

4 §¹⁷

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 § gäller inte på

1. sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,
2. järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik, eller
3. järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster.

6 kap.

1 a §

En infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel ska anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Verksamhetsplanen ska innehålla

¹⁶ Senaste lydelse 2009:693.

¹⁷ Senaste lydelse 2009:694.

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.

3 §

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

Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

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

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

5 a §

En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet uppställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om kapacitet.

17 §

Vid störningar i järnvägstrafiken *skall* infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

Vid störningar i järnvägstrafiken *ska* infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. *I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren ha en beredskapsplan.* Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

19 §

Ett tågläge *skall* tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge *skall* inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

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

Den som har överlåtit ett tågläge *får* vägras tilldelning av tågglägen *vid samma* eller nästkommande tågplaneperiod.

Den som har överlåtit ett tågläge *ska uteslutas från* tilldelning av tågglägen *under innevarande* eller nästkommande tågplaneperiod.

21 §

Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller *den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 §* och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande 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 annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller *någon annan sökande* och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande 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 annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Villkoren i ett ramavtal ska kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja infrastrukturen. Ett ramavtal får också innehålla bestämmelser om sanktioner som aktualiseras i händelse av att avtalet ändras eller upphävs.

21 a §

Ett ramavtal ska gälla 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 3 § andra stycket gälla 15 år, om infrastrukturen 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 egenskaper om den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet.

22 §

I samband med tilldelning av tågläget *skall* järnvägsföretaget eller *den som auktorisation enligt 3 kap. 5 §* och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren *skall* vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

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

22 b §¹⁸

Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska då genast underrätta berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer *med auktorisation enligt 3 kap. 5 §*

Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska då genast underrätta berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer om detta. Motsvarande gäller när

¹⁸ Senaste lydelse 2010:1916.

om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

det åter råder normala driftsförhållanden.

Tillhandahållande av tjänster

Tillhandahållande av grundläggande tjänster

23 §¹⁹

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

En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt bevilja järnvägsföretag och andra sökande tillträde till sådana anläggningar för tjänster som avses i andra stycket och till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster).

De tjänster som avses i första stycket är

De tjänster som avses i första stycket är

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

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

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

2. tjänster i godsterminaler,
3. tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling,

I det fall en infrastrukturförvaltare inte tillhandahåller en tjänst som avses i andra stycket skall den som tillhandahåller den

4. uppställning på sidospår,
5. tjänster i underhållsanläggningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,

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

7. järnvägstjänster i hamnanläggningar,

8. tjänster för olycksundsättning, och

9. tjänster i bränsledepåer.

¹⁹ Senaste lydelse 2007:452.

huvudsakliga infrastrukturen så långt det är möjligt underlätta tillhandahållandet av tjänsten.

23 a §

En tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst ska så långt möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillträde till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillträde till en grundläggande tjänst ska 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.

23 b §

Om en anläggning för en tjänst som avses i 23 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att driften helt eller delvis upplåts. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för annat ändamål.

Tillhandahållande av tilläggs- tjänster och extratjänster

23 c §

En tjänsteleverantör som åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande tillhandahåller en tilläggstjänst enligt andra stycket eller en extratjänst enligt tredje

stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

De tilläggstjänster som avses i första stycket är

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

De extratjänster som avses i första stycket 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.

Undantag från krav på verksamhetsplan

24 a §

Tillsynsmyndigheten får besluta att förvaltare av sådan lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 1 a §. EU-kommissionens samtycke ska dock inhämtas innan beslut fattas, om infrastrukturen 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, i den ursprungliga lydelsen.

25 §²⁰

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|---|---|
| 1. kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, | 1. kapacitetstilldelning <i>och verksamhetsplan</i> enligt 1–4 §§ |
| 2. beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, | 2. beskrivning av järnvägsnät enligt 5 <i>och 5 a</i> §§, |
| 3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, | |
| 4. förfarande vid ansökan om tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, | |
| 5. förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §, | 5. <i>åtgärder vid störningar, röjnings- och nödsituationer samt beredskapsplaner</i> enligt 17 <i>och 18</i> §§, |
| 6. krav för att <i>kunna medges</i> undantag enligt 24 § <i>andra stycket</i> , <i>samt</i> | 6. <i>tjänster och förfarande för tillhandahållande av tjänster</i> enligt 23–23 c §§ <i>inklusive fastställande av en tidsfrist inom vilken en tjänsteleverantör ska svara på en begäran om tillträde till en tjänst</i> enligt 23 a §, <i>och</i> |
| 7. skyldigheter för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken. | 7. krav för att järnvägsinfrastruktur ska kunna omfattas av undantag enligt 24 a §. |

7 kap.

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

1 a §

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

²⁰ Senaste lydelse 2009:694.

2 §²¹

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen *skall*, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. *För infrastruktur som ingår i terminaler som inte ägs och förvaltas av staten skall dock avgift fastställas enligt 8 §.*

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

5 §

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter *den 15 mars 1986*, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter *1988*, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

8 §

Avgifter för *tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall* vara icke-diskriminerande. *Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en viss tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska utnyttjandet som köparen av tjänsten begär.*

Avgifter för *järnvägstjänster och för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen i anläggningen för tjänster ska* vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 6 kap. 23 c § om tjänsteleverantören är ensam

²¹ Senaste lydelse 2007:452.

om att tillhandahålla dessa tjänster.

Bemyndigande

10 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgiftssamarbetet enligt 1 a §,
2. de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter enligt 4 § och krav på offentliggörande av sådana analyser, och
3. skyldigheter för tjänstleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter enligt 8 §.

8 kap.

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

3 c §

Den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i den ursprungliga lydelsen, 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.

3 d §

Den befattningshavare som avses i 3 c § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphör 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.

9 §

Ett järnvägsföretag, *en infrastrukturförvaltare* eller *den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik* får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med *lagen* eller föreskrifter som meddelats med stöd av *lagen*.

Tillsynsmyndigheten *skall* så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet *bör* meddelas senast inom *två månader* från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Kan parterna inte komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten på begäran av en part fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som *skall* gälla för den aktuella trafiken i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren *skall* uppfylla bestämmelserna i denna lag.

Ett järnvägsföretag eller någon annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares eller en tjänsteleverantörs beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med *5, 6 eller 7 kap. denna lag* eller föreskrifter som meddelats *i anslutning till dessa kapitel*.

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.

Kan parterna inte komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten på begäran av en part fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som *ska* gälla för den aktuella trafiken i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren *ska* uppfylla bestämmelserna i denna lag.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 6 kap. 23 § andra stycket 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 tilldelar den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

9 a §²²

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av berört järnvägsföretag, *berörd organisatör enligt 3 kap. 5 §* eller berörd myndighet pröva

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av ett berört järnvägsföretag, *någon annan berörd sökande* eller berörd myndighet

²² Senaste lydelse 2009:694.

om det främsta syftet med viss trafik är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz.

pröva om det främsta syftet med viss trafik är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz.

10 §²³

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 a §, 3 b §, 8 § andra stycket och 8 a § andra stycket,

2. återkallelse av tillstånd enligt 5 §,

2. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering, och

3. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering, och

3. prövning av tvister enligt 9 §.

4. prövning av tvister enligt 9 §.

1. Denna lag träder i kraft den 15 juni 2015.

2. Den som har särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § i den äldre lydelsen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av detta tillstånd till utgången av 2018.

3. Den som har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät enligt de upphävda 5 kap. 2 a och 3 §§ med stöd av en auktorisation enligt de upphävda 3 kap. 5 och 6 §§, fortsätter att ha denna rätt till utgången av 2016.

4. Beslut om undantag som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av den upphävda bestämmelsen i 6 kap. 24 § andra stycket gäller fortfarande.

5. Bestämmelsen i 8 kap. 3 d § tillämpas första gången i fråga om befattningshavare som anställts vid tillsynsmyndigheten efter ikraftträdandet.

6. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inlett före ikraftträdandet.

²³ Senaste lydelse 2011:1118.

3 Ärendet och dess beredning

Den 21 november 2012 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area – SERA), genom vilket direktiven i första järnvägspaketet revideras och omarbetas. Direktivet, som kallas SERA-direktivet, återfinns i *bilaga 1*. Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2013 och våren 2014 departementspromemorian *Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde* (Ds 2014:21) med förslag på hur direktivet skulle genomföras i svensk rätt. En sammanfattning av promemorian och lagförslaget i denna återfinns i *bilaga 2* respektive *3*. Departementspromemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna återfinns i *bilaga 4*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N/2014/2303/TE).

4 Bakgrund

4.1 SERA-direktivet

4.1.1 SERA-direktivets syften

SERA-direktivet syftar till att samla, förenkla och förtydliga regleringen på järnvägsområdet

Det uttalade syftet bakom det s.k. SERA-direktivet (Single European Railway Area) är att förenkla, förtydliga och modernisera huvuddelen av den EU-reglering på järnvägsområdet som tillkom 2001 genom antagandet av det s.k. första järnvägspaketets rättsakter.

SERA-direktivet ersätter direktiven 91/440/EEG, 95/18/EG och 2001/14/EG, som upphävs. SERA-direktivet innehåller huvudsakligen bestämmelser om förvaltning av järnvägsinfrastruktur och olika typer av depåanläggningar, om drift av järnvägstrafik och förvaltning av järnvägsföretag, om utfärdande och återkallelse av licenser för järnvägsföretag samt om principer och förfaranden tillämpliga vid fastställande och uttag av banavgifter och vid tilldelning av infrastrukturkapacitet. Direktivet innehåller också bestämmelser om medlemsstaternas skyldigheter rörande effektiva tillsynsorgan och deras tillsyn, liksom om medlemsstaternas finansiering och styrning av järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling.

Förenklingen består dock främst i att de upphävda direktivens bestämmelser samlas i SERA-direktivet. Vissa av dessa bestämmelser har inte ändrats alls i samband med överflyttningen, och är därmed fullt ut redan genomförda i svensk lagstiftning.

Effektivisering av järnvägssystemet

Det primära bakomliggande syftet med bestämmelserna i SERA-direktivet är oförändrat. Det har legat fast ända sedan 1991 då direktiv 91/440/EEG antogs. I skälen till det direktivet angavs att: "... En större integrering av gemenskapens transportsektor är en viktig del av den inre marknaden och järnvägar är en viktig del av gemenskapens transportsektor. Effektiviteten hos järnvägssystemet bör förbättras för att det skall kunna integreras i en konkurrenskraftig marknad med hänsyn till järnvägarnas speciella karaktär..."

Regleringen i SERA-direktivet är i huvudsak en marknadsreglering som syftar till att öppna järnvägsmarknaden och bättre integrera järnvägen som en del av den inre marknaden. Järnvägssektorn ska bli effektiv och konkurrenskraftig. Reglerna ska ge förutsättningar för en utveckling av järnvägstrafiken samtidigt som medlemsstaterna med hjälp av offentliga medel ska kunna driva och utveckla lämplig järnvägsinfrastruktur.

En gemensam strategi för effektivisering av järnvägen

Fram till 2001 saknades en gemensam strategi på EU-nivå för hur effektivisering av järnvägen skulle åstadkommas. I samband med antagandet av det första järnvägspaketet fick principen att tillträdet till järnvägsinfrastrukturen och andra viktiga systemfunktioner skulle vara öppet och på icke-diskriminerande villkor tillkomma varje järnvägsföretag på allvar genomslag i EU-rätten. Tidigare hade sådant tillträde i huvudsak tillkommit sammanslutningar av samarbetande järnvägsföretag. Genom det första järnvägspaketet fick alla järnvägsföretag som bedriver godstransporter på järnväg rätten till icke-diskriminerande tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen på ett särskilt definierat Europeiskt järnvägsnät. Genom denna ändring accepterades i praktiken att EU:s järnvägsreglering framöver skulle bygga på alla viktigare inslag i kommissionens vitbok från 1996 (*A Strategy for Revitalising the Community's Railways*). I den senare föreslås att EU som strategi för att effektivisera järnvägen dels bör försöka åstadkomma konkurrens om transportkunderna mellan järnvägsföretag, dels ökad driftskompatibilitet i järnvägstrafiken genom insatser för successivt ökad grad av teknisk enhetlighet.

De påföljande andra och tredje järnvägspaketen bekräftade genomslaget för denna gemensamma strategi. Först genom att öppna all infrastruktur på samtliga nationella järnvägsnät inom EU för tillträde för järnvägsföretag som bedriver godstransporter (2006). Därefter genom att öppna all infrastruktur på samtliga nationella järnvägsnät inom EU för järnvägsföretag som bedriver internationella persontransporter på järnväg (2010). I det fjärde järnvägspaketet, som för närvarande är föremål för förhandlingar mellan de lagstiftande institutionerna i EU, föreslås även att alla järnvägsföretag som bedriver nationella persontransporter på järnväg ska ges motsvarande tillträdes- och utnyttjanderättigheter.

Det europeiska regelverket tillämpas på olika organisationsmodeller

Även om EU:s institutioner och medlemsstater står bakom att konkurrens om transportkunderna mellan järnvägsföretag ska vara ett bärande inslag i den gemensamma effektiviseringsstrategin, så råder det oenighet om framförallt vilka strukturella marknadsförutsättningar som krävs för att effektiv konkurrens ska kunna uppstå. Denna oenighet tar sig i SERA-direktivet främst uttryck i att bestämmelserna med krav på olika typer av funktionell separation förblev oförändrade i samband med överflyttningen till SERA-direktivet. Innan dessa bestämmelser ändras kommer de olika modeller för organisering av järnvägssystemet som idag finns i medlemsländerna sannolikt att bestå. Vissa av dessa bygger på organisatorisk integration av olika viktiga systemgemensamma funktioner. Andra, som t.ex. den svenska och den brittiska, kännetecknas däremot av långt driven organisatorisk separation.

I Sverige har en organisatorisk separation genomförts mellan den konkurrensutsatta trafikverksamheten och infrastrukturverksamhet som utförs i offentliga eller privata monopol. Med något undantag ägs och bedrivs trafik och infrastruktur i olika bolag eller organ. Detta minskar behovet av att kontrollera förekomsten av eventuella subventionsströmmar mellan de båda verksamheterna.

Som också nämnts har i takt med att marknaden stegvis om- och avreglerats antalet aktörer på den svenska marknaden ökat. Den svenska järnvägsmarknaden och dess delmarknader består därför i dag av ett förhållandevis stort antal aktörer som antingen äger och förvaltar infrastruktur och anläggningar för kringtjänster eller bedriver trafik i egen eller annans regi. Därtill finns ett flertal företag som erbjuder järnvägstjänster på andras anläggningar. Endast ett fåtal av företagen bedriver verksamhet på ett sätt eller i sådan omfattning som direktivet syftar till att reglera. Flertalet är istället små och bedriver en verksamhet som har liten eller ingen inverkan på marknads funktionssätt eller på järnvägssystemet i stort. I syfte att undvika detaljreglering och onödig administrativ belastning bör därför dessa, där direktivet så medger, undantas från onödig marknadsreglering.

Anpassning till Lissabonfördraget

En ytterligare nyhet är att SERA-direktivet anpassats till Lissabonfördraget. Ett uttryck för detta är direktivets bestämmelser i ett flertal fall bemyndigar kommissionen att inom ramen för kommittéförfarande anta s.k. genomförandeakter. I ett fåtal fall bemyndigas kommissionen även att anta s.k. delegerade akter. Det innebär att ett stort antal bestämmelser i SERA-direktivet inom snar framtid kommer att få sin innebörd preciserad i detaljerade bestämmelser i genomförande- och delegerade akter. Det gäller främst, men inte uteslutande, bestämmelserna om banavgifter och kapacitetstilldelning.

4.1.2 SERA-direktivets innehåll

Som framgått ovan utgör SERA-direktivet en sammanslagning och omarbetning av direktiven 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och

2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Direktiven har också varit för sig genomgått förändringar sedan respektive ikraftträdande. SERA-direktivet består av fem kapitel där de materiella reglerna i huvudsak finns samlade i kapitel II, III och IV, och där varje av dessa kapitel motsvarar ett av de ovan nämnda direktiven.

Kapitel I i SERA-direktivet innehåller allmänna bestämmelser, som syfte, tillämpningsområde och definitioner. Av bestämmelserna framgår att direktivet generellt sett är tillämpligt på förvaltning av järnvägsinfrastruktur samt på inrikes och internationella järnvägstransporter som utförs av järnvägsföretag. Därtill är det tillämpligt vid utfärdande, förnyande och ändring av tillstånd (licens) för järnvägsföretag. Slutligen är det också tillämpligt vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (artikel 1). Reglerna finns i Sverige samlade i järnvägslagen (2004:519) och järnvägsförordningen (2004:526) samt i myndighetsföreskrifter utfärdade med stöd av bemyndiganden i lagen och förordningen. Det inledande kapitlet i SERA-direktivet innehåller också bestämmelser om möjligheter för medlemsstaterna att undanta vissa verksamheter och järnvägsnät från hela eller delar av direktivet (artikel 2). Det gäller t.ex. fristående lokala järnvägsnät och järnvägsföretag som enbart utför trafik på sådana nät samt s.k. industrispår – järnvägsnät som enbart används av ägaren för transporter av eget gods. Sammanfattningsvis kan undantagen sägas innebära möjligheter att undanta verksamheter som från konkurrenssynpunkt bedömts oväsentliga för järnvägsmarknadens funktion. I järnvägslagen har dessa undantag förts in *dels* i 1 kap.1 a § och nu föreslagna 1 kap. 1 b och 1 c §§ (undantag från 6 och 7 kap, dvs. regler om tilldelning av infrastrukturkapacitet respektive uttag av banavgifter), *dels* i kapitlet där de materiella bestämmelserna finns; som 3 kap. 4 § (undantag från licenskraven), 4 kap. 2 § (undantag från särredovisningskraven) och 5 kap. 4 § (undantag från trafikeringsrättsbestämmelserna). Avslutningsvis innehåller kapitel I i direktivet ett stort antal definitioner, av vilka flera redan finns i järnvägslagen och andra nu föreslås föras in.

Kapitel II i SERA-direktivet innehåller regler om utvecklingen av unionens järnvägar. I kapitlet finns bl.a. bestämmelser om att järnvägsföretag ska förvaltas enligt kommersiella principer. I de fall företag bedriver olika typer av transportverksamhet, där någon av verksamheterna finansieras helt eller delvis med allmänna medel och den andra på kommersiella villkor – ska verksamheterna särredovisas i syfte att förhindra korssubventionering (4 kap. järnvägslagen). Det finns också trafikeringsrättsbestämmelser (5 kap. järnvägslagen). Att ha trafikeringsrätt innebär möjlighet att delta i den kapacitetstilldelningsprocess som infrastrukturförvaltare är skyldiga att hålla i och som regleras i 6 kap. järnvägslagen.

Kapitel III i SERA-direktivet behandlar tillstånd för järnvägsföretag, som i 3 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) kallas licens. Direktivets bestämmelser är indelade i tre avsnitt – tillståndsmyndighet, villkor för meddelande av tillstånd och tillståndets giltighet. Kapitlets bestämmelser, liksom innehållet i bilaga III, återfanns tidigare i direktiv 95/18/EG. I samband med överflyttningen till SERA-direktivet har flera bestämmelser ändrats redaktionellt eller förtydligats. Det gäller framförallt bestäm-

melserna i avsnitten 2 och 3 om villkor för meddelande av tillstånd respektive om tillståndets giltighet. Därtill har några helt nya bestämmelser tillkommit. Dessa rör bemyndiganden till EU-kommissionen, som dels får en vidsträckt rätt att besluta om genomförandeakter som preciserar villkoren för att meddela tillstånd (art. 17.5), dels får ändra bilaga III genom beslut om delegerade akter (art. 20.5).

Kapitel IV i SERA-direktivet, som är det mest omfattande och från marknadsregleringssynpunkt betydelsefulla i direktivet, innehåller ett stort antal bestämmelser som tidigare reglerades i direktiv 2001/14/EG. Kapitlet är indelat i fyra avsnitt, som i tur och ordning är rubricerade: 1. generella principer, 2. infrastrukturavgifter och avgifter för tjänster, 3. tilldelning av infrastrukturkapacitet, och 4. regleringsorgan, som i Sverige genomförts genom 6 och 7 kap järnvägslagen (2004:519).

Av avsnittsrubrikerna framgår inte att kapitlet också innehåller bestämmelser om former för statens medverkan i infrastrukturens finansiering (avsnitt 2). Dessa bestämmelser är i stor utsträckning nya, liksom flera av bestämmelserna om regleringsorganets organisation och uppgifter (artikel 55–57). Regleringsorganet är en instans som ska bevaka att direktivets reglering rörande icke-diskriminerande kapacitetstilldelning och avgiftuttag följs samt att mer övergripande bevaka att järnvägs-transportmarknaderna fungerar tillfredställande ur konkurrensperspektiv. I Sverige fullgör Transportstyrelsen uppgiften som regleringsorgan. I denna lagrådsremiss föreslås tre nya paragrafer (8 kap. 3 c, 3 d och 8 b §§) samt ändring av 8 kap. 9 § järnvägslagen för att genomföra direktivet på denna punkt. Ett stort antal regler riktar sig dock till regleringsorganet. Regler som enbart riktar sig till myndighet, kan genomföras genom förordning. Sammanfattningsvis kan dock sägas att huvuddelen av bestämmelserna i kapitel IV oförändrade eller endast redaktionellt förändrade flyttats över från direktiv 2001/14/EG och således redan är genomförda i svensk lagstiftning.

Kapitel V i SERA-direktivet innehåller slutbestämmelser. Av dessa är det främst av intresse att bestämmelserna ska vara genomförda i nationell lagstiftning senast den 16 juni 2015.

4.2 Den svenska järnvägsmarknaden och myndigheterna

Den svenska järnvägsmarknaden består av trafikverksamhet inom ett antal företag som konkurrerar om rese- och transportkunder, oftast kommersiellt drivna terminaler, stationer och depåer som järnvägsföretagen är beroende av samt huvudsakligen samhällsekonomiskt styrd och offentligt finansierad järnvägsinfrastruktur. Marknaden styrs, kontrolleras och övervakas av Transportstyrelsen med flera myndigheter.

4.2.1 Järnvägsföretagen

Transporter utförs av privata och offentligägda järnvägsföretag. Den svenska järnvägstrafikmarknaden är formellt sett öppen för fri konkurrens mellan alla järnvägsföretag, såväl i gods- som persontrafik.

All godstrafik i Sverige bedrivs på kommersiella villkor och gods- trafikmarknaden har varit avreglerad och formellt sett öppen för konkurrens sedan länge.¹ Här finns ett 20-tal företag men den statliga aktören och tidigare monopolisten Green Cargo AB är fortfarande störst och dominerar i synnerhet den nationella godstrafikmarknaden.

Marknaden för persontrafik har genomgått en stegvis avreglering där den sista delen av marknaden öppnades för konkurrens oktober 2010.² På persontrafikmarknaden finns vid sidan av den öppna kommersiella marknaden ett betydande inslag av avtalsbunden trafik som upphandlats i konkurrens mellan trafikföretag och på beställning av kommunala s.k. regionala kollektivtrafikmyndigheter eller av staten. Sådan avtalstrafik stöds och uppbär i varierande omfattning subventioner från det offentliga.

Dominerande på persontrafikmarknaden, såväl inom den kommersiella som i den avtalsstyrda delen, är statligt ägda SJ AB, dvs. den tidigare innehavaren av trafikmonopolet. I takt med avregleringen, med början i den upphandlade trafiken, har flera privata eller offentligägda företag etablerat sig på den svenska persontrafikmarknaden. För närvarande finns det, vid sidan av SJ AB, ett femtontal persontrafikföretag i aktieföretagsform på den svenska marknaden. Merparten av dessa är dock antingen ägda av svenska statliga eller kommunala företag eller av andra statliga järnvägsföretag eller – förvaltningar. Endast en handfull av persontrafikföretagen är verksamma i den kommersiella delen av persontrafiken.

4.2.2 Infrastrukturförvaltare

Infrastrukturen består av spåranläggningar och andra fasta anläggningar som hör till och används i järnvägssystemet. Järnvägens alla anläggningar ingår i och utgör grund för tillhandahållandet av de tjänster som järnvägsföretagen efterfrågar och behöver för att i sin tur kunna erbjuda transporttjänster till godskunder och resenärer. Spåren har olika användning beroende på ändamålet för förflyttningen av tåg och vagnar. Det kan t.ex. vara samma järnvägsspår som används för att transportera resenärer och gods till deras destination som de som används för att kunna ansluta tillhandahålla tjänster som verkstadsunderhåll, uppställning av fordon,

¹ Godstrafiken avreglerades från den 1 januari 1996 för alla järnvägsföretag med säte i Sverige som uppfyllde kraven på säkerhet m.m. Denna grundregel var dock förenad med omfattande undantag till skydd för SJ:s godstrafik.

² Charter- och nattågstrafiken avreglerades 2007. Landsöverskridande transittrafik i internationella sammanslutningar har fri sedan 1996, dock utan praktiskt betydelse eller effekt. Lokal och regional avtalstrafik har varit öppen för anbuds konkurrens sedan 1990-talet I och med att trafikmyndigheterna gavs ansvaret för järnvägstrafiken (1988) fick de också möjlighet att upphandla trafiken från andra operatörer än SJ. Vid den första upphandlingen av tågtrafik i Småland, med trafikstart 1990, kom SJ:s monopol på tågtrafik att brytas, och ett fyraårigt avtal tecknades med BK Tåg. Från och med trafikåret juni 1993 – juni 1994 konkurrensutsattes statens köp av de företagsekonomiskt olönsamma interregionala persontransporterna för första gången genom anbudsupphandling i stället för genom omförhandlingar av avtalen med SJ. Inte förrän från trafikåret 2000 vanns dock upphandlingen av någon annan än SJ (Tågkompaniet på nattrafik till Norrland, Sydvästen på Västkustbanan, BSM Tåg Töreboda – Nässjö).

växling och andra för järnvägen nödvändiga stödtjänster. Tillträdet till infrastruktur måste vara öppen för alla för att systemet ska fungera.

Infrastrukturen består till övervägande del av statliga spår och spåranslagningar som drivs mot samhällsekonomiska mål. Trafikverket är med några undantag förvaltare av den allmänt upplåtta järnvägsinfrastrukturen i Sverige, dvs. de statliga spåren. Men det finns också järnvägsnät som ägs och förvaltas av privata eller kommunala infrastrukturförvaltare.

Normalt bedrivs infrastrukturförvaltning åtskilt från trafikverksamheten. Undantag är bl.a. Arlandabanan och Inlandsbanan. Det statliga företaget Arlanda Infrastructure AB äger infrastrukturen men har upplåtit nyttjanderätten till det privata företaget A-Train AB som både förvaltar och driver trafiken på banan. Inlandsbanan ägs gemensamt av kommunerna utmed banan genom bolaget Inlandsbanan AB (IBAB). IBAB är förvaltare av banan medan trafiken bedrivs i dess dotterbolag Inlandståget AB.

Bygg- och underhållsarbeten på järnvägens infrastruktur utförs vanligen av fristående entreprenörer efter upphandling av infrastrukturförvaltaren. Det finns ett flertal sådana verksamma företag i Sverige, både svenska och utländska.

4.2.3 Tjänstetillhandahållare

För att utföra transporttjänster (dvs. person- eller godstrafik) krävs järnvägsfordon, spårkapacitet och för transportens utförande nödvändiga tjänster. Med tjänster avses här olika depå- eller stödtjänster till järnvägstransporter, inkl. anläggningar för dessa, såsom lättare och tyngre underhåll av fordon, bränslepåfyllning, kraftförsörjning m.m. liksom tjänster som rangering, växling, godshantering, stationstjänster osv. Sådana tjänster utförs antingen av den som äger och förvaltar den aktuella anläggningen eller av fristående tjänsteleverantörer som hyr in sig i anläggningen. I extremfallet utgörs tjänsten helt enkelt av en uppställningsplats för fordon. Den här typen av grundläggande tjänster måste vara tillgängliga för alla användare av järnvägssystemet för att systemet ska kunna fungera och det är därför viktigt med ett öppet tillträde på konkurrensneutrala villkor. Det finns också tjänster och anläggningar för tjänster som inte är unika och som därför kan och bör tillhandahållas på kommersiella villkor. Tillgången på tjänster säkerställs genom särskild reglering i järnvägslagen, som genom förslagen i denna lagrådsremiss utökas.

Tjänsteanläggningarna ägs, förvaltas och drivs av privata och offentligägda företag. I Sverige är det dock inte alltid den som äger anläggningen som också utför tjänsten, utan tjänsteföretag kan hyra in sig och mot avtal bedriva verksamhet hos stora anläggningsförvaltare. Det statliga bolaget Jernhusen äger en stor del av den mark och de anläggningar som används för tjänster i järnvägssystemet. Därutöver finns ett stort antal både stora och små företag på tjänstemarknaden. I stor utsträckning är dessa fristående företag men det förekommer också att tjänsteverksamhet bedrivs integrerat med trafik- eller infrastrukturverksamhet.

Även om begreppet järnvägstjänster omfattar såväl tjänsten som den anläggning där tjänsten utförs kan tjänstmarknaden sägas bestå av två olika delmarknader; tillhandahållande av anläggningar och tillhandahållande av tjänster. Aktörerna på de båda delmarknaderna är dock ibland desamma och det finns både aktörer som enbart tillhandahåller själva anläggningen, aktörer som enbart tillhandahåller tjänsten och aktörer som förenar de båda verksamheterna.

Ägare och förvaltare av anläggningar

Anläggningsdelen kan grovt sägas bestå av järnvägsmark samt tillhörande depå-, stations- och terminalbyggnader. Aktörer på denna del av marknaden är fastighetsföretag, (statliga, kommunala, privata) infrastrukturförvaltare med uppställnings- och sidospår eller anslutningsspår till tjänstanläggningar, kommuner i egenskap av ägare av hamnar, terminaler och stationer, fordonstillverkare och trafikföretag med egna depåer. Det statliga bolaget Jernhusen, bildat ur SJ:s fastighetsdivision, är en av de viktigaste fastighetsförvaltarna i dag. Jernhusen äger och förvaltar i dag 47 fastigheter med stationshus (däribland de största i Stockholm, Göteborg och Malmö) av landets cirka 580 bytespunkter. En viktig del i anläggningen utgörs av den infrastruktur som befinner sig inom depåer, terminaler, stationer m.m. Detta medför att en ren infrastrukturförvaltare också ofta är förvaltare av åtminstone delar av anläggningar för tjänster. Trafikverket förvaltar t.ex. infrastrukturen i stationer medan övriga delar förvaltas av andra, t.ex. Jernhusen.

Tjänsteleverantörer

Driften av olika verksamheter inom terminalerna och depåerna sköts av upphandlade entreprenörer såsom fristående lyft- eller underhållsföretag eller av (större) trafikföretag (med omfattande verksamhet vid depån). Dessa har i flertalet fall genom upphandlingen kommit att bli lokala monopol i utförandet av tjänsterna. Det förekommer också att ett eller flera (tjänste- eller trafik)företag hyr in sig i anläggningen och utnyttjar den både för eget bruk och levererar tjänster till andra. Men leverantör av tjänster kan också vara en anläggningsägare/fastighetsföretag som själv tillhandahåller tjänster vid den egna anläggningen.

Köpare av järnvägstjänster

Köpare av tjänster och tillgång till anläggningar för tjänster är järnvägsföretag och organisatörer av trafik såsom regionala kollektivtrafikhuvudmän samt speditörer och större godskunder. Det är enbart tjänster som riktar sig till dessa som omfattas av SERA-direktivets tillträdesregler om ett öppet, icke-diskriminerande tillträde.

4.2.4 Myndigheterna på järnvägsområdet

All järnvägsverksamhet står under tillsyn av tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen. Tillsynsverksamheten omfattar kontroll av att gällande krav på marknaden följs, övervakning av marknadens utveckling och funktion i förhållande till politikens förväntningar samt prövning

av tvist och fastställelse av villkor. Transportstyrelsen ansvarar också för det omfattande regelverk som styr marknaden samt prövar ansökningar och ger tillstånd för järnvägsverksamhet. På järnvägsområdet är det således Transportstyrelsen som fullgör EU-uppgifterna som säkerhetsmyndighet, tillståndsmyndighet och regleringsorgan. Olycksutredande organ är Statens Haverikommission.

Trafikverket förvaltar, utvecklar och tillhandahåller den statligt ägda infrastrukturen. Som ovan nämnts förvaltar Trafikverket också delar av anläggningar för tjänster i form av den infrastruktur som finns i depåer, terminaler och stationer och vars övriga delar förvaltas av andra. På uppdrag av regeringen tar verket fram en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av det svenska transportsystemet (indikativ strategi) för järnvägen och de andra trafikslagen. Trafikverket har också ansvar för att tillhandahålla framkomlighet på det statliga järnvägsnätet och fördelar därför bankapacitet på detta enligt järnvägslagens regler och metoder (6 kap). Trafikverket ansvarar därtill också för att upphandla samhällsekonomiskt lönsam men företagsekonomiskt olönsam (långväga) järnvägstrafik på interregionala sträckor.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i länen planerar för och upphandlar kollektivtrafik med bland annat järnväg.

5 Krav för att verka på järnvägstransportmarknaden

5.1 Bakgrund

Enligt nuvarande svenska reglering kan järnvägsföretag och s.k. auktoriserande sökande (t.ex. speditörer och regionala kollektivtrafikmyndigheter) ansöka om kapacitet på järnvägsnätet. Järnvägsföretag utför trafiken, men kan även organisera denna. En auktoriserad sökande får endast organisera trafik och anlitar därmed ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. För att agera som järnvägsföretag krävs tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, för vissa mer begränsade verksamheter inom landet, ett s.k. särskilt tillstånd. Licensen utgör en marknadsreglering och innebär en prövning av företagets ekonomiska förmåga, yrkeskunnande och lämplighet att utföra järnvägstrafik. Säkerhetsintyget innefattar en prövning av om företaget uppfyller kraven på säkerhet. Det särskilda tillståndet innefattar både en prövning motsvarande den som gäller för licens och den som gäller för säkerhetsintyg. Kraven får dock i större utsträckning anpassas till verksamhetens art och omfattning.

För att agera som auktoriserad sökande krävs enligt nuvarande reglering tillstånd i form av auktorisation av Transportstyrelsen. Auktorsationen motsvarar järnvägsföretagens licens och beviljas den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik och som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiskförmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

Genom SERA-direktivet införs begreppet sökande. En sökande kan vara ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning eller andra fysiska eller juridiska personer, som t.ex. behöriga kollektivtrafikmyndigheter, befraktare eller speditörer, dvs. ett samlingsnamn på alla som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet. I SERA-direktivet finns dock inga krav på att annan sökande än ett järnvägsföretag ska ha tillstånd från tillsynsmyndigheten (licens). Utgångspunkten i direktivet är i stället att infrastrukturförvaltaren får rikta krav mot den som ansöker om kapacitet på dennes järnvägsnät. Den svenska regleringen måste därför ändras.

Vidare medför en analys av de undantagsmöjligheter från licenskravet som finns i SERA-direktivet att de verksamheter för vilka det i dag räcker med ett s.k. särskilt tillstånd måste begränsas. Det bör ske en renodling som innebär att de verksamheter som enligt direktiven helt får undantas från licenskravet (dvs. marknadsreglering) endast ska omfattas av en säkerhetsreglering medan övriga verksamhetsutövare ska falla under huvudregeln, dvs. ha både en licens och ett säkerhetsintyg och därmed omfattas av hela den EU-rättsliga regleringen som omgärdar dessa tillstånd.

Genom SERA-direktivet införs också en rad mer detaljerade bestämmelser rörande licenser och återkallelse av licenser som måste införas i svensk lagstiftning.

5.2 Krav på myndighetstillstånd för sökande som organiserar trafik tas bort

Regeringens förslag: Bestämmelserna i 3 kap. järnvägslagen om krav på tillstånd (auktorisation) för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik upphävs.

Begreppet auktoriserad sökande utmönstras ur järnvägslagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Har inte framfört några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Vid genomförandet av direktiven i det s.k. första järnvägspaketet 2004 infördes bestämmelser om att inte enbart järnvägsföretag utan även andra intressenter skulle få ansöka om infrastrukturkapacitet på svenska järnvägsnät. Det kunde handla om industriföretag, speditörer eller, på persontrafiksidan, trafikhuvudmän (numera regionala kollektivtrafikmyndigheter). Detta möjliggjordes av bestämmelser i artikel 16.1 i direktiv 2001/14/EG som innebar att de medlemsländer som så önskade fick införa regler om att även andra än järnvägsföretag fick ansöka om infrastrukturkapacitet. Det var dock endast Sverige som utnyttjade denna möjlighet. För att skapa kontroll över att dessa företag var lämpliga att organisera järnvägstrafik infördes i samband därmed även bestämmelser om tillstånd från tillsynsmyndigheten. Enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519) krävs tillstånd i form av auktorisation för den som organiserar järnvägstrafik utan att själv utföra trafiken. Auktorisation ska enligt 3 kap. 6 § järnvägslagen beviljas den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organi-

sarera järnvägstrafik och som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

Genom artikel 41.1 samt definitionen av begreppet sökande i artikel 3.19 i SERA-direktivet görs rätten att låta även andra sökande än järnvägsföretag ansöka om kapacitet obligatorisk. Något krav på myndighetstillstånd för sådana sökande införs dock inte. Inte heller ges möjlighet att behålla sådana regler för medlemsländer som redan infört krav på tillstånd. I stället är tanken att infrastrukturförvaltaren ska få ställa krav på sökanden ”för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs”.

Sammanfattningsvis betyder detta att nuvarande bestämmelser om tillstånd för auktoriserade sökanden upphävs. Begreppet auktoriserad sökande utmönstras ur järnvägslagen.

5.2.1 Vilka aktörer, utöver järnvägsföretag, får ansöka om infrastrukturkapacitet?

Regeringens förslag: Fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställs av infrastrukturförvaltaren, har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet uppställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om infrastrukturkapacitet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav infrastrukturförvaltaren får ställa i beskrivningen av järnvägsnätet.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Förslaget i promemorian avser endast den som ansöker om infrastrukturkapacitet för att organisera trafik, och inte den som i egenskap av järnvägsföretag utför trafik.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att de krav infrastrukturförvaltaren får ställa på den som ansöker om kapacitet ska gälla alla sökande, även järnvägsföretag. För tydlighetens skull bör också syftet med kraven införas i bestämmelsen. Vidare anser *Transportstyrelsen* att begreppet ekonomisk garanti bör användas i stället för ekonomisk förmåga.

Skälen för regeringens förslag: Som framgått ovan får det inte längre krävas auktorisation utfärdad av tillsynsmyndigheten för den som ansöker om infrastrukturkapacitet för att organisera trafik. I artikel 3.19 i SERA-direktivet definieras de som har rätt att ansöka om kapacitet. Utöver järnvägsföretag gäller det ”andra fysiska eller juridiska personer, såsom exempelvis behöriga myndigheter enligt förordning (EG) nr

1370/2007 och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet”. Detta skulle kunna innebära att vem som helst, både företag och enskilda personer, som uppger sig ha ett kommersiellt eller allmännyttigt intresse av infrastrukturkapacitet, skulle ha rätt att delta i kapacitetstilldelningsprocessen. Med beaktande av den komplicerade process framtagandet av en tågplan är, är det emellertid viktigt att man på förhand vet att de som deltar i processen är seriösa, kunniga och har ekonomisk förmåga att organisera den trafik för vilken kapacitet tilldelas. SERA-direktivets lösning på detta är att infrastrukturförvaltaren får uppställa grundläggande krav på den som ska ansöka om kapacitet på dennes järnvägsnät ”för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs”. Kraven ska enligt artikel 41.2 vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande och får endast innefatta krav på ekonomisk garanti i proportion till den ansökta kapaciteten samt förmågan att ansöka om kapacitet.

Sammanfattningsvis bör det i järnvägslagen införas två nya bestämmelser. I 5 kap., där det regleras vilka som har trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät, bör det införas en bestämmelse om vilka som har rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät. Bestämmelsen, som inte behöver vara helt likalydande med definitionen av ”sökande” i SERA-direktivet, bör innehållsmässigt överensstämma med denna. Det innebär att utöver järnvägsföretag ska även fysiska och juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställs av infrastrukturförvaltaren, ha rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät. Nuvarande regler i järnvägslagen rörande vilka som har trafikeringsrätt (5 kap.) är uppdelade på ett flertal paragrafer med utgångspunkt dels från vilka som har rätt att utföra respektive organisera *persontrafik*, dels vilka som har rätt att utföra respektive organisera *godstrafik*. Eftersom regelverken för person- och godstrafik i dessa avseenden redan sedan tidigare är desamma och det nu införs nya regler som bygger på SERA-direktivets definition av sökande, som både innefattar järnvägsföretagen och andra som enbart organiserar trafik, är det lämpligast att bestämmelserna nu sammanförs i en paragraf.

Vidare bör i 6 kap., där kapacitetstilldelningsförfarandet behandlas, i anslutning till regleringen rörande järnvägsnätsbeskrivningar föras in en ny bestämmelse som innebär att infrastrukturförvaltare i sin järnvägsnätbeskrivning får uppställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet. Förslaget i promemorian avsåg endast krav på den som utan att ha licens som järnvägsföretag ansökte om kapacitet för att organisera trafik. *Transportstyrelsen* har dock i sitt remissvar påpekat att bestämmelsen för att överensstämma med artikel 41.2 och definitionen av sökande i artikel 3.19 i SERA-direktivet bör omfatta alla som ansöker om infrastrukturkapacitet, både de som utför trafik och de som endast organiserar trafik. *Transportstyrelsen* anser också att promemorians krav avseende *ekonomisk förmåga* bör ändras till *ekonomisk garanti*, även detta för att lydelsen ska överensstämma med direktivet och kommande genomförandeakter och inte kunna uppfattas motsvara den mer långt-

gående prövningen av företagens ekonomiska situation som sker vid prövningen av licensen. Transportstyrelsen anser också att man i paragrafen bör ange syftet med de krav som får uppställas av infrastrukturförvaltaren, detta för att tydliggöra vilka krav det kan röra sig om, dvs. att det handlar dels om att säkerställa infrastrukturförvaltarens framtida intäkter, dels att säkra ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Regeringen delar Transportstyrelsens uppfattning. Det innebär att av den nya bestämmelsen i järnvägslagen bör framgå att infrastrukturförvaltare av den som ansöker om kapacitet på deras nät får uppställa krav i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Kraven ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande och får endast avse ekonomiska garantier och förmåga att ansöka om infrastrukturkapacitet.

5.2.2 Vilka krav infrastrukturförvaltare får ställa på en sökande

Som framgått ovan får infrastrukturförvaltaren uppställa krav dels på att en sökande ställer ekonomiska garantier dels den sökandes förmåga att ansöka om kapacitet "för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter uppfylls". Enligt artikel 41.3 i SERA-direktivet ska EU-kommissionen anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera de kriterier som ska användas vid tillämpningen av dessa bestämmelser. Detta har EU-kommissionen gjort genom förordningen (EU) nr 2015/10/EU av den 6 januari 2015 om kriterier för sökande för järnvägsinfrastrukturens kapacitet och om upphävande av genomförandeförordning (EU) nr 870/2014.

EU-förordningen innebär att nuvarande krav i det svenska regelverket för att ha rätt att som organisatör av trafik delta i kapacitetstilldelningsprocessen ändras. Nuvarande svenska reglering, som bygger på att det krävs en auktorisation (3 kap. 5 § järnvägslagen), innebär utöver ekonomisk förmåga, även krav på yrkeskunnande och gott anseende som sammantaget leder till bedömningen att den sökande anses lämplig att organisera trafik.

De i SERA-direktivet och genomförandeförordningen uppställda kraven handlar enbart om ekonomiska garantier och förmåga att ansöka om kapacitet. En ekonomisk garanti definieras i artikel 2 i genomförandeförordningen som antingen en förskottsbetalning på infrastrukturavgifter (banavgifter), eller ett kontraktsarrangemang som innebär att ett finansinstitut, exempelvis en bank, åtar sig att säkerställa betalningar för infrastrukturavgifter när de förfaller till betalning. I genomförandeförordningen uppställs också villkor för att kräva ekonomisk garanti. En infrastrukturförvaltare kan t.ex. inte både kräva förskottsbetalning och säkerhet i form av bankgarantier för samma trafik (artikel 3.1). En infrastrukturförvaltare får inte heller kräva ekonomiska garantier om inte en kreditvärdering visar att den sökande har svårt att klara regelbundna betalningar av infrastrukturavgifter (artikel 3.2). I genomförandeförordningen uppställs också regler om de ekonomiska garantiernas nivå och varaktighet (artikel 4). Nivån på de ekonomiska garantierna får t.ex. inte

överstiga det beräknade avgiftsbeloppet under de första två månadernas tågdrift.

När det gäller SERA-direktivets krav rörande förmåga att ansöka om infrastrukturkapacitet, dvs. förmåga att ta fram adekvata anbud för infrastrukturkapacitet, anges i artikel 5 i genomförandeförordningen att en infrastrukturförvaltare inte får avslå en ansökan om ett visst tågläge såvida inte sökanden underlåtit att svara på två uppmaningar att inkomma med information som saknas i ansökan alternativt vid upprepade tillfällen ha agerat på ett sätt som inte uppfyller kraven i järnvägsnätbeskrivningen, samtidigt som infrastrukturförvaltaren på ett för regleringsorganet (Transportstyrelsen) tillfredsställande sätt, kan visa att man tagit alla rimliga steg för att stödja en korrekt och punktlig inlämning av ansökningar.

Genomförandeförordningen ska tillämpas från och med den 16 juni 2015, dvs. samma dag som SERA-direktivet ska vara införlivat i nationell lagstiftning. Infrastrukturförvaltare ska ändra sina järnvägsnätbeskrivningar så att de överensstämmer med innehållet i genomförandeförordningen. Järnvägsnätbeskrivningar behandlas i 6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519) och 5 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526) (jfr bilaga IV punkt 3 b till SERA-direktivet).

5.3 Bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävs

Regeringens förslag: Bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävs. Den som bedriver verksamhet med stöd av särskilt tillstånd får fortsätta med detta till utgången av 2018.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Har inte framfört några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt nuvarande reglering i järnvägslagen finns möjligheter för den som bedriver verksamhet som endast avser att inom landet utföra persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, regionala godstransporter, trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur eller trafik med museijärnvägsfordon eller till sin omfattning obetydlig trafik med annan liknande materiel, att i stället för licens och säkerhetsintyg ha ett s.k. särskilt tillstånd (3 kap. 4 §). Särskilt tillstånd ska beviljas den som uppfyller kraven för att beviljas licens och säkerhetsintyg, men får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller. Tillståndsprövningen innebär således både en marknadsprövning (licensen) och en säkerhetsprövning (säkerhetsintyget).

Vid närmare analys av de undantagsmöjligheter som finns i SERA-direktivet jämfört med de undantagsmöjligheter som finns i järnvägs-säkerhetsdirektivet (2004/49/EG), har bedömningen dock gjorts att de verksamhetsutövare som undantas från huvudregeln, dvs. kravet på att inneha både en licens och ett säkerhetsintyg, och i stället har rätt att operera med stöd av ett särskilt tillstånd i den svenska lagen gäller för flera typer verksamheter än vad som är tillåtet. För att undantas från krav

på licens och säkerhetsintyg krävs att det är möjligt att undanta verksamheten både från SERA-direktivets krav på licens och från järnvägssäkerhetsdirektivet krav på säkerhetsintyg. För att undantagsregeln ska överensstämma med den bakomliggande EU-regleringen bör därför bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävas och ersättas av ett nytt tillstånd. Detta kommer innebära att vissa av dem som i dag bedriver verksamhet med stöd av ett särskilt tillstånd (ca 65 företag) i stället kommer behöva ha en licens och ett säkerhetsintyg. För andra kommer det innebära att de enbart behöver ha ett tillstånd som tar sikte på om företaget uppfyller de säkerhetskrav som bedöms erforderliga för den aktuella verksamheten. Dessa företag kommer inte omfattas av den EU-rättsliga säkerhetsregleringen.

För att ge dem som i dag bedriver verksamhet med stöd av ett särskilt tillstånd och Transportstyrelsen tillräcklig tid för att ansöka om respektive pröva nya tillstånd, bör det införas en övergångsbestämmelse. Transportstyrelsen har uppskattat rimlig övergångstid till 3–4 år. Det bör därför införas en övergångsbestämmelse som innebär att de aktuella företagen får fortsätta bedriva verksamheten med stöd av det särskilda tillståndet till utgången av 2018. Det innebär att verksamhetsutövarna och Transportstyrelsen ifrån lagändringens ikraftträdande kommer att ha drygt tre år på sig att skaffa och pröva nya tillstånd, dvs. antingen en licens och säkerhetsintyg eller, för de företag som faller in under den nya snävare undantagsregleringen, ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

5.4 Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Regeringens förslag: För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, för den som endast utför trafik på fristående nät eller industrispår, nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

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

1. persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, eller

2. godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som har hemvist eller säte i Sverige, kan antas komma att uppfylla de grundläggande säkerhetskraven (2 kap. 1–5 §§ järnvägslagen), och genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Ett järnvägsföretag ska definieras som ett företag som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om nationellt trafiksäkerhetstillstånd samt särskilda säkerhetsföreskrifter (som inte behöver vara förenliga med EU-rättsliga krav) för verksamheter vid sådana nät som avses i punkt 1 och 2 ovan.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Bemyndigandet att meddela särskilda säkerhetsföreskrifter utvidgas, så att sådana föreskrifter kan gälla för alla verksamhetsutövare som kan operera med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* föreslår att även verksamhet som avser godstrafik på järnvägsinfrastruktur som enbart används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods ska kunna undantas från kravet på licens och säkerhetsintyg och därmed i stället omfattas av regeln om nationellt trafiksäkerhetstillstånd. *Järnvägshistoriska Riksförbundet* framhåller att även museitågtrafik på statens spåranläggningar borde kunna omfattas av nationellt trafiksäkerhetstillstånd, eftersom det saknas behov av marknadsprövning för verksamheten.

Skälen för regeringens förslag: Som framgår ovan har bedömningen gjorts att bestämmelsen om särskilt tillstånd måste upphävas och ersättas av ett annat tillstånd, med ett mer begränsat tillämpningsområde. Detta tillstånd kommer endast att gälla för verksamheter som inte behöver marknadsregleras utan endast omfattas av säkerhetsreglering. Det betyder att verksamhetsutövare som endast omfattas av undantagsmöjligheter vad gäller det ena av dessa två tillstånd faller under huvudregeln och därmed ska ha både en licens och ett säkerhetsintyg. Det handlar t.ex. om regionala godstransporter och trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, som enligt nuvarande reglering kan ha ett särskilt tillstånd.

De verksamheter som fortsatt kommer omfattas av undantagsregeln blir persontrafik eller museitrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur och de verksamhetsutövare som endast bedriver godstrafik på s.k. industrispår. *Transportstyrelsen* har påpekat att den i promemorian föreslagna ändringen av definitionen av industrispår, som innebär att nätet endast får användas för transporter av *ägarens* gods i stället för som tidigare *infrastrukturförvaltarens* gods, medför obefogat betungande konsekvenser för vissa verksamhetsutövare som i dag omfattas av möjligheten att ha särskilt tillstånd. Som exempel på en sådan verksamhet nämns en industri som hyr fastighet och järnvägsspår av en fastighetsägare, t.ex. ett kommunalt bolag, och sedan själv är infrastrukturförvaltare samt bedriver växling som järnvägsföretag.

Regeringen delar denna bedömning. Eftersom privata anslutningslinjer och sidospår inte definieras som järnvägsinfrastruktur enligt SERA-direktivet (bilaga I) och privatägd järnvägsinfrastruktur som används enbart för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik får undantas enligt artikel 2.2 c) i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG), vore det alltför långtgående och betungande att införa krav på licens och säkerhetsintyg i de fall verksamheten begränsas till att infrastrukturförvaltaren fraktar eget gods på järnvägsnätet. Bestämmelsen om vilka aktörer som ska omfattas av möjlighet att bedriva verksamhet med stöd av ett nationellt

trafiksäkerhetstillstånd bör därför kompletteras och omfatta både de fall då järnvägsnätet används för transporter av ägarens gods och de fall nätet används för transporter av infrastrukturförvaltarens gods.

Som exempel på persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur kan nämnas Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm och trafik på fristående museijärnvägsnät, t.ex. Östra Södermanlands järnväg. Vid upphandling av persontrafik ställs vanligtvis krav på leverantörer som motsvarar licenskrav, dvs. yrkeskunnande, ekonomisk förmåga, gott anseende och krav på försäkring. Dessa marknadskrav kommer således regleras i avtal. För övriga aktörer, dvs. de som bedriver trafik på fristående museijärnvägsnät och de som enbart utför trafik på industrispår är det inte relevant att ställa marknadskrav. *Järnvägshistoriska Riksförbundet* har ansett att marknadskrav inte heller är relevant att ställa på museitrafik på det statligt förvaltade järnvägsnätet och att därför även sådan verksamhet borde omfattas av möjlighet att bedrivs med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det kan dock konstateras att även om marknadskrav inte är relevanta att ställa på sådana verksamhetsutövare, saknas möjligheter till undantag enligt de bakomliggande EU-regelverken i de fall trafiken bedrivs på det allmänna statligt förvaltade järnvägsnätet. I stället får den möjlighet som nu föreslås, att anpassa kraven i licensprovningen utifrån den aktuella verksamheten, tillämpas.

De krav som ska vara uppfyllda för att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd avser, utöver hemvist eller säte i Sverige, grundläggande säkerhetskrav samt försäkring som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av verksamheten. Säkerhetskraven framgår av 2 kap. 1–5 §§ järnvägslagen (2004:519). Dessa krav avser bl.a. att den materiel som används ska vara av sådan beskaffenhet att skador förebyggs. Verksamheten ska vara organiserad så att den kan bedrivs på ett säkert sätt och de som är sysselsatta i verksamheten ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten. Arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten får endast utföras av den som hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. De ovan nämnda kraven är hämtade från den gamla järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) och gällde i det väsentliga redan innan det EU-rättsliga regelverket var på plats. För att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska verksamheten också omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet (2 kap. 5 §). Även om begreppet säkerhetsstyrningssystem är hämtat från järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG), är EU-regelverket inte direkt tillämpligt för dessa verksamhetsutövare. Det kan givetvis förkomma att de nationella kraven sammanfaller med krav som har sitt ursprung i EU-rätten, men EU-regler i form av förordningar m.m. blir inte direkt tillämpliga för dessa verksamhetsutövare.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (Transportstyrelsen) har enligt 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen föreskrifträtt vad gäller säkerhetskraven. Man har också rätt att meddela föreskrifter om undantag från säkerhetskraven vid fristående lokala och regionala järnvägsnät som enbart är avsedda för persontrafik. Detta mandat bör utökas så att det även omfattar verksamhet vid de s.k. industrispåren. Det inne-

bär att särskilda säkerhetsföreskrifter, som inte behöver vara förenliga med EU-rätten, men som ändå uppfyller de grundläggande säkerhetskrav som framgår av 2 kap. 1–5 kan meddelas för de verksamheter som har rätt att bedriva verksamhet med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det är således möjligt att specificera de övergripande kraven i lagen på ett sätt som är lämpligt för de ifrågavarande verksamheterna. I tillståndsprövningen bör det också vara möjligt att anpassa kraven utifrån den verksamhet tillståndet gäller för. Tillsynsmyndigheten ska i tillståndet också ange för vilken verksamhet tillståndet gäller och på vilket sätt man gjort eventuella anpassningar av kraven.

Om en verksamhet som omfattas av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska genomgå en väsentlig förändring ska tillståndet omprövas (jfr 3 kap. 9 § järnvägslagen). Någon regel om obligatorisk omprövning av tillståndet minst vart femte år motsvarande den som gäller för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, bör inte införas för dessa tillstånd. Det är en reglering som emanerar från EU-direktiv, och bedöms inte nödvändigt att på frivillig basis införa för dessa verksamheter som får undantas från EU-kraven.

Det betyder sammanfattningsvis att det för att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg, eller i fall som de ovan beskrivna, nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Ett järnvägsföretag ska i lagen (1 kap. 4 §) definieras som den som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör också ges möjlighet att meddela föreskrifter om nationellt trafiksäkerhetstillstånd (3 kap. 10 §). Genom föreskrifterna kan kraven för att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd preciseras.

5.5 Licenser får anpassas till verksamhetens art och omfattning

Regeringens förslag: En licens får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för.

Formuleringen av försäkringskravet ändras till att licens ska beviljas den som genom försäkring eller tillräcklig garanti täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Det föreslogs dock ingen ändring av formuleringen av försäkringskravet.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att bestämmelsen i 3 kap. 2 § 4 järnvägslagen fortsatt bör vara kvar och att begreppet ”likvärdigt arrangemang” bör bytas ut mot ”tillräckliga garantier” för att stämma överens med SERA-direktivets lydelse.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 17.4 i SERA-direktivet ska inget företag tillåtas tillhandahålla järnvägstransporttjänster såvida det inte har beviljats ett ”lämpligt” tillstånd (i den svenska lagen licens) för ifrågavarande slag av tjänster. Det betyder att kraven för att beviljas

licens får anpassas till den verksamhet företaget avser att bedriva. Det framstår också rimligt att kraven på t.ex. ekonomisk förmåga och försäkring anpassas i förhållande till den verksamhet som den sökande avser att bedriva. Även om detta i vissa avseenden skulle kunna sägas gälla redan enligt nuvarande reglering, bör det i likhet med regleringen av säkerhetsintyg (3 kap. 3 § järnvägslagen) och säkerhetstillstånd (3 kap. 7 §), införas en uttrycklig bestämmelse. Att det härigenom tydliggörs att kraven kan variera framstår som särskilt angeläget när det särskilda tillståndet, som gällt för mer begränsade verksamheter, föreslås försvinna (se ovan) och flertalet av de verksamhetsutövare som för närvarande opererar med stöd av ett sådant tillstånd framöver kommer att behöva ha en licens och säkerhetsintyg. *Transportstyrelsen* har påpekat att försäkringskravet i licensbestämmelsen (3 kap. 2 § punkten 4) saknas i promemorians författningsförslag. I likhet med vad *Transportstyrelsen* antagit har detta inte varit avsiktligt. Punkten 4 bör fortsatt gälla. Regeringen delar också *Transportstyrelsens* synpunkt att nuvarande skrivning rörande *likvärdigt arrangemang* bör ändras till *tillräckliga garantier* för att bättre överensstämma med artikel 22 i SERA-direktivet.

Enligt artikel 24.6 ska ett järnvägsföretag som avser att ändra eller utvidga sin verksamhet i betydande omfattning lämna in sitt tillstånd till tillsynsmyndigheten för omprövning. Denna skyldighet får anses följa redan av nuvarande reglering i 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519). Där sägs att tillstånd ska omprövas när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. Regeln avser alla tillstånd i järnvägslagen. Av den nya licensbestämmelsen i lagen bör därför också framgå att tillsynsmyndigheten ska ange vilken verksamhet licensen gäller för och på vilket sätt kraven anpassats utifrån detta. Detta behövs för att en bedömning ska kunna göras om verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring och det därmed krävs en omprövning av licensen.

5.5.1 Föreskrifter om licenser

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om licenser, omprövning av licenser, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig i frågan.

Skälen för regeringens förslag: I SERA-direktivet återfinns ett antal mer detaljerade bestämmelser om krav för att beviljas licens, omprövning av licenser och förnyad prövning av licenser. Det gäller bland annat preciseringar av vad som avses med de villkor som uppställs för att beviljas licens, dvs. gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och försäkringsskydd. Dessa preciseringar finns i järnvägsförordningen (2004:526), men bör nu ändras i detaljer för att överensstämma med ändringarna i direktivet. När de infördes gjordes bedömningen att det var fråga om s.k. verkställighetsföreskrifter (8 kap. 7 § 1 RF). Något särskilt bemyndigande finns därför inte i lagen.

Genom SERA-direktivet införs nu vissa nya bestämmelser om licenser. Det handlar bland annat om krav på att i vissa fall ansöka om ny licens,

vad som ska gälla för verksamheten under den tid omprövningen pågår, tillfällig licens m.m. För att dels på ett enklare sätt kunna åtgärda förändringar i regelverket med anledning av återkommande nyheter i EU-regleringen, dels undvika att tynga järnvägslagen med alltför detaljerade föreskrifter, bör det införas bemyndiganden genom vilka de nya reglerna kan föras in i förordning eller myndighetsföreskrifter. I 3 kap.10 § järnvägslagen bör föras in ett nytt bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om licenser, omprövning av licenser, förnyad prövning av licenser och tillfällig licens.

Som exempel på föreskrifter som kommer att behöva införas för att uppfylla kraven på direktivgenomförande kan nämnas skyldigheten för järnvägsföretag som fusioneras eller övertas av ett annat företag att ansöka om ny licens (artikel 24.5). Under prövotiden ska företagen dock, med tillsynsmyndighetens godkännande, få fortsätta bedriva verksamheten om bedömningen görs att detta inte skulle riskera säkerheten i järnvägssystemet. Vidare ska det i vissa fall vara möjligt att bevilja en tillfällig licens om företagets licens återkallats på grund av bristande efterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga och företaget är föremål för omorganisation (artikel 24.3). När det gäller omprövning av licenser föreskrivs i direktivet (artikel 23.2) att tillsynsmyndigheten får föreskriva om krav på regelbunden omprövning var femte år. Direktivets skrivning får tolkas så att det är tillsynsmyndigheten som ska avgöra om det ska införas krav på regelbunden omprövning av licenser i likhet med vad som gäller för säkerhetsintyg för järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare (3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen). Riksdag och regering ska, som direktivet får förstås, inte föreskriva detta. För att det lagtekniskt ska fungera måste det dock införas ett bemyndigande i lag och förordning. Om tillsynsmyndigheten väljer att införa krav på regelbunden omprövning, ska detta ske i femårsintervaller. Detta framgår redan av bestämmelsen i direktivet.

5.5.2 Bemyndigande rörande återkallelse av tillstånd

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om återkallelse av tillstånd.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig i frågan.

Skälen för regeringens förslag: I SERA-direktivet finns vissa mer detaljerade bestämmelser om återkallelse av licenser. I den svenska regleringen av återkallelser, 8 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519), behandlas samtliga typer av tillstånd som meddelats med stöd av järnvägslagen. För att de nu aktuella, mer detaljerade, föreskrifterna ska kunna införas i förordning eller föreskrift bör det införas ett bemyndigande i lagen. Det handlar t.ex. om införande av artikel 24.4 i SERA-direktivet. Bestämmelsen i artikeln innebär att om ett järnvägsföretag har avbrutit verksamheten under sex månader eller inte har påbörjat verksamheten inom sex månader efter det att licensen beviljats, får tillsynsmyndigheten besluta att en ny ansökan om licens måste ges in eller att

licensen tillfälligt ska dras in. När det gäller påbörjandet av verksamheten efter det att licens beviljats ska det vara möjligt för tillsynsmyndigheten att bevilja dispens i form av en förlängd tidsfrist om verksamheten kräver längre tid än sex månader att påbörja. Om en licens har återkallats på grund av brister gällande järnvägsföretagets ekonomiska förmåga, får tillsynsmyndigheten bevilja en tillfällig licens under den tid företaget omorganiserar. En sådan tillfällig licens får dock inte beviljas om säkerheten därigenom skulle äventyras. En tillfällig licens får vara giltig i högst sex månader. Bestämmelser om tillfälliga licenser ska dock meddelas med stöd av bemyndigandet i 3 kap. om beviljande av licenser, som behandlas i avsnittet ovan.

Sammanfattningsvis bör det i 8 kap. järnvägslagen införas ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten att genomföra de mer detaljerade föreskrifterna om återkallelse av licenser i direktivet. Eftersom nuvarande bestämmelse om återkallelse gäller alla tillstånd som regleras i järnvägslagen, bör även bemyndigandet gälla alla tillstånd.

6 Begränsningar i trafikeringsrätt och regellättnader för infrastrukturförvaltare

6.1 Bakgrund

Järnvägslagens reglering är byggd på förutsättningen att järnvägsverksamheten normalt sett ska vara ekonomiskt, organisatoriskt och beslutsmässigt separerad avseende ansvaret för trafik och bana, att järnvägstrafikverksamhet bedrivs på affärsmässig grund och såväl järnvägstrafik som infrastrukturverksamhet bedrivs med viss beslutsautonomi i förhållande till regeringen och andra myndigheter. Utifrån denna förutsättning har järnvägslagens reglering byggts upp kring en kärna av rättigheter för aktörer som ansvarar för järnvägstrafik (järnvägsföretag och s.k. auktoriserade sökande) respektive skyldigheter för aktörer som svarar för förvaltning av järnvägsinfrastruktur (infrastrukturförvaltare).

Rättigheterna för de som ansvarar för järnvägstrafik rör framförallt rätten till icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Järnvägsföretag med tillstånd (licens) har rätt att organisera och utföra såväl person- som godstrafik (s.k. trafikeringsrätt) på alla svenska järnvägsnät som inte är uttryckligt undantagna i järnvägslagen. Auktoriserade sökande har också trafikeringsrätt, men den avser endast deras rätt att organisera gods- och persontrafik på svenska järnvägsnät. Utförandet av den trafik de organiserar måste de handla upp av järnvägsföretag med tillstånd.

För att säkerställa ett icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen innehåller järnvägslagen ett förhållandevis stort antal skyldigheter för infrastrukturförvaltare. Dessa bestämmelser rör huvudsakligen skyldigheter att garantera järnvägsföretag och andra med trafikeringsrätt tillträde till och användning av järnvägsinfrastruktur på icke-diskriminerande

villkor för bedrivande av järnvägstrafik. Bestämmelserna reglerar de villkor infrastrukturförvaltare ska beakta när de tillhandahåller järnvägsföretagen infrastrukturkapacitet i form av tåglägen. Det övergripande syftet med hela regelverket är att skapa säkra och effektiva järnvägstransporter till gagn för resenärer och köpare av godstransporttjänster.

Som tidigare nämnts kan dock infrastruktur användas och förvaltas för olika ändamål. Detta avspeglas i lagen genom att infrastrukturförvaltare vars huvudverksamhet består i tillhandahållande av järnvägstjänster och som endast tillhandahåller framkomlighet inom ramen för denna huvudverksamhet åläggs delvis andra skyldigheter än andra infrastrukturförvaltare. Bestämmelserna om dessa andra skyldigheter rör icke-diskriminerande tillhandahållande av själva tjänsten.

Bestämmelserna om tillträde till och tillhandahållande av tjänster är idag vare sig ändamålsenligt synkroniserade med bestämmelserna om trafikeringsrätt, eller med bestämmelserna om infrastrukturförvaltares skyldigheter vid kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av marginalkostnadsbaserade banavgifter.

6.2 Trafikeringsrätt

En av de viktigaste rättigheterna för de som ansvarar för järnvägstrafik är ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Att ha trafikeringsrätt innebär inga garantier för att tilldelas tåglägen, men ger möjligheten att ansöka om tågläge och delta i kapacitetstilldelningsprocessen. I järnvägslagen är denna rätt reglerad enligt följande. För Trafikverkets järnvägsnät får regeringen meddela föreskrifter om vem som har rätt att organisera och utföra trafik på det. För andra järnvägsnät är det infrastrukturförvaltaren som bestämmer detta. Regeringens respektive infrastrukturförvaltarens bestämmanderätt inskränks dock av att alla järnvägsföretag med tillstånd (licens) har rätt att organisera och utföra samt auktoriserade sökande att organisera såväl person som godstrafik på alla svenska järnvägsnät som inte är uttryckligt undantagna (5 kap. 4 § järnvägslagen 2004:519). I den senare bestämmelsen är idag följande järnvägsnät undantagna från alla inskränkningar av infrastrukturförvaltarens bestämmanderätt över vilka som får trafikera dennes järnvägsnät:

- lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik,
- järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods (s.k. industrispår).

Som en följd av att järnvägsföretag och auktoriserade sökande inte har någon i lag skyddad rätt att organisera och utföra trafik på dessa järnvägsnät, är dess förvaltare också undantagna från olika krav och skyldigheter till skydd för effektiv konkurrens. Till exempel är verksamheten vid ovan nämnda fristående järnvägsnät också undantagen från järnvägslagens bestämmelser om tillstånd (licens), redovisning av järnvägsverksamhet, kapacitetstilldelning, fastställande och uttag av avgifter. Det innebär att de i realiteten endast omfattas av järnvägslagens bestämmelser om järnvägssäkerhet. På motsvarande sätt är verksamheten på

industrispår undantagen från järnvägslagens bestämmelser om kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av avgifter.

Dagens reglering innebär dock att järnvägsföretag och auktoriserade sökande har rätt att organisera och utföra järnvägstrafik även på infrastruktur inom depåer, underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokstallar. Sådan infrastruktur, liksom privata anslutningslinjer eller sidospår, omfattas dock inte av SERA-direktivets definition av begreppet infrastruktur. I SERA-direktivet regleras därför inte tillträdet till infrastruktur som inte omfattas av dess infrastrukturdefinition annat än som en del av tillträdet till den tjänst eller tjänster som tillhandahålls i s.k. anläggningar för tjänster.

6.2.1 Undantag från trafikeringsrätt m.m.

Regeringens bedömning: I likhet med dagens ordning bör rätten att utföra eller organisera järnvägstrafik inte gälla på s.k. industrispår eller lokala och regionala fristående nät avsedda för person- eller museitrafik.

Regeringens förslag: Rätten att utföra eller organisera trafik ska inte gälla på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik eller järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster.

Definitionen av vilka nät som ska anses utgöra s.k. industrispår, och därmed undantas från reglerna dels om kapacitetstilldelning och avgiftsuttag i 6 respektive 7 kap. järnvägslagen, dels från reglerna om trafikeringsrätt i 5 kap. järnvägslagen, vidgas något. Det ska avse järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Det rådande generella undantaget från kraven på redovisning av järnvägsverksamhet för lokala och regionala järnvägsnät enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik upphävs och ersätts av en särskild undantagsbestämmelse i kapitlet rörande redovisning (4 kap.).

Promemorians bedömning och förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning och förslag. I promemorians förslag definieras industrispår som järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren* för transporter av eget gods.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att undantagen från järnvägslagens 6 och 7 kap. (dvs. regler om tilldelning av infrastrukturkapacitet samt uttag av avgifter) som framgår av 1 kap. 1 a § järnvägslagen bör utvidgas så att den även omfattar järnvägsnät som inte omfattas av SERA-direktivets definition av järnvägsinfrastruktur och används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. *Euromaint AB* delar Transportstyrelsens uppfattning och anser att den i promemorian föreslagna ändringen gällande definitionen av begreppet industrispår i bland kan få negativa konsekvenser. *Euromaint* föreslår därför att begreppet ska omfatta både de fall järnvägsnätet används för ägarens gods och de fall järnvägsnätet används för infrastrukturförvaltarens gods. *Region Skåne* anser det positivt att definitionen av industrispår ändras i syfte att underlätta för industriföretag, som har järnvägsinfrastruktur vid sina

produktionsanläggningar, att anlita underentreprenörer för förvaltning av järnvägsanläggningen.

Skälen för regeringens bedömning och förslag

Bakgrund

EU-regleringen på järnvägsområdet är omfattande och detaljerad. För de verksamhetsutövare som träffas av regleringen innebär det avsevärda administrativa kostnader. Utgångspunkten vid genomförandet av direktiven har därför varit att så långt möjligt utnyttja de möjligheter till undantag som medges, om det inte finns tungt vägande skäl däremot. De generella undantagen, genom vilka det framgår att vissa verksamhetsutövare inte omfattas av vissa kapitel i lagen, finns samlade i inledningen av järnvägslagen. I de fall det inte har varit möjligt att tillämpa den typen av generella undantag, har det införts speciella undantagsregler i de olika kapitlen.

I dag undantas genom 1 kap. 1 a § järnvägslagen (2004:519) verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik från bestämmelserna om redovisning av järnvägsverksamhet (4 kap.), kapacitetstilldelning (6 kap.) och avgifter (7 kap.). Vidare undantas (järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *infrastrukturförvaltaren* för transporter av eget gods (industrispår) från bestämmelserna om kapacitetstilldelning och banavgifter, dvs. 6 och 7 kap. järnvägslagen. Genom bestämmelsen i 1 kap. 1 a § definieras också vad som avses med ett s.k. industrispår i järnvägslagens mening.

Definition av industrispår

Förslaget i promemorian innebär att definitionen av industrispår ändras marginellt genom att järnvägsnätet endast får användas av järnvägsnätets ägare för transporter av dennes eget gods – i stället för som tidigare infrastrukturförvaltaren för dennes gods. Skälet till detta var dels att bättre överensstämja med lydelsen av undantaget som det formuleras i SERA-direktivet, dels att underlätta för industriföretag, som i anslutning till sina produktionsanläggningar anlagt järnvägsinfrastruktur för att medge lastning och lossning av sina produkter, att anlita underentreprenörer för förvaltningen av järnvägsnätet. Såväl *Transportstyrelsen* som *Euromaint AB* har dock i sina remissvar framfört vissa invändningar mot ändringsförslaget i denna del. Man delar bedömningen att regeln även bör omfatta ägaren till järnvägsnätet, men upplyser att det i Sverige finns andra organisationsstrukturer som innebär att det är just infrastrukturförvaltaren som transporteras på nätet. En ändring av skrivningen skulle därför kunna medföra onödigt betungande krav för dessa verksamhetsutövare. Det kan t.ex. handla om fall då ett fastighetsbolag hyr ut en anläggning till en industri. I de fallen är det inte ägaren som använder anläggningen för att frakta gods, utan just infrastrukturförvaltaren. Som grund för att (i likhet med vad som f.ö. gäller redan enligt dagens reglering) kunna undanta även dessa från kraven pekar Transportstyrelsen på förhållandet att dessa nät inte omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur anläggningar i bilaga I till SERA-direktivet (privata anslutnings-

linjer och sidospår). Transportstyrelsen anser inte att det är ändamålsenligt att dessa järnvägsnät ska omfattas av kraven på tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Regeringen delar denna bedömning. Undantagbestämmelsen avseende industrispår ska därför omfatta både de fall dessa spår används av ägaren för transporter av eget gods och de fall då de används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. När det gäller undantag från järnvägslagens trafikeringsrättsregler (5 kap.), finns en specialbestämmelse (5 kap. 4 §). Lagtekniskt hänvisas i denna bestämmelse till den ovan behandlade undantagsbestämmelsen rörande industrispår i 1 kap. 1 a §. Genom att definitionen av industrispår nu vidgas något innebär detta att även undantaget från trafikeringsrättsreglerna vidgas i motsvarande mån. Det får till följd att inget företag kan kräva att få trafikera ett nät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren *eller* infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Undantag för järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik

Som framgår ovan föreslås bestämmelserna om vilka som ska ha rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät ändras något, dels på grund av att begreppet auktoriserade sökande nu föreslås upphävas, dels därför att det finns skäl att göra redaktionella ändringar i bestämmelsen. Nuvarande uppdelning mellan bestämmelser som rör godstrafik respektive persontrafik är inte längre relevant eftersom trafikeringsrätten är densamma. Den omformulerade bestämmelsen (5 kap. 2 § järnvägslagen) innebär att järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät. Även andra fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställs av infrastrukturförvaltaren, har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät.

EU-rätten ställer dock inte krav på att alla järnvägsnät i medlemsstaterna ska öppnas på detta sätt. För det första bör rätten för järnvägsföretag och andra sökande att organisera och utföra trafik inte automatiskt gälla på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik. Ingår sådan infrastruktur i järnvägsnät som förvaltas av staten får i stället regeringen föreskriva vilka som får trafikera den för avsett användningsändamål, i övriga fall bestämmer infrastrukturförvaltaren. En praktisk förutsättning för tillämpning av förslaget i denna del är att förvaltaren av den infrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik i sin järnvägsnätbeskrivning har angivit vilken infrastruktur i järnvägsnätet som endast är avsedd för stads- och förortstrafik.

Motivet bakom förslaget i denna del är att kunna exkludera all annan trafik än stads- och förortstrafik på särskilt avgränsade delar av infrastrukturen i ett järnvägsnät. Diskussioner om möjlighet att använda denna typ av lösningar har under årens lopp aktualiserats vid olika tillfällen. Förslaget syftar till att skapa en legal förutsättning för genomförande av sådana lösningar i de fall de, mot bakgrund av existerande

lokala förhållanden och finansieringsförutsättningar, framstår som effektiva. Som exempel skulle kunna nämnas Citybanan i Stockholm. Avsikten är att denna enbart ska användas för pendeltågstrafik.

Förslaget grundar sig på att SERA-direktivet i artikel 2.3 b ger medlemsstaterna möjlighet att särbehandla verksamheten vid järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster. På sådana nät behöver inte medlemsstaterna tillämpa nationell rätt som införlivar direktivets bestämmelser om t.ex. kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av avgifter. De som enligt artikel 10 och 11 i direktivet har rätt att trafikera sådana nät i syfte att tillhandahålla gods- eller internationella persontransporter är alltså inte garanterade icke-diskriminerande behandling. I artikel 2.1 undantas också järnvägsföretag från bl.a. direktivets bestämmelser om trafikeringsrätt. Undantaget rör järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stadstrafik, förortstrafik och regional trafik på lokala och regionala fristående järnvägsnät för transporttjänster, eller på järnvägsinfrastruktur eller järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster. En rimlig tolkning av dessa bestämmelser är att medlemsstaterna bör anses ha möjlighet att begränsa trafikeringsrätten för järnvägsföretag och andra sökande på både järnvägsnät och infrastruktur som endast är avsedda att användas för stads- och förortstrafik till att enbart avse just sådan trafik.

Det bör också erinras om att det finns alternativa möjligheter att skapa särskilda förutsättningar för bedrivandet av stads- och förortstrafik. I de flesta fall torde det vara mest effektivt att bygga upp sådan trafik på från övriga delar av det svenska järnvägsnätet fristående system, t.ex. tunnelbane- eller spårvägssystem, eller i form av järnvägssystem som Roslagsbanan eller Saltsjöbanan. Ytterligare en möjlighet är att infrastruktur reserveras med förtur för viss typ av trafik. I det senare fallet har infrastrukturförvaltaren möjlighet att vid konstaterade kapacitetskonflikter på reserverad infrastruktur ge den typ av trafik infrastrukturen reserverats för företräde till den knappa infrastrukturkapaciteten. Däremot kan inte antalet sökande av kapacitet på den reserverade infrastrukturen på förhand begränsas, vilket däremot förslaget möjliggör.

Undantag för järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster

Rätten att organisera och utföra, eller endast organisera, järnvägstrafik bör inte gälla på infrastruktur inom anläggningar för tjänster. Anläggningar för tjänster utgörs enligt den nu föreslagna definitionen av begreppet i 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) av mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställs för att utföra eller tillhandahålla sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 och 23 c §§.

Huvudmotivet för förslaget i denna del är att bidra till en minskning av den administrativa bördan för dem som tillhandahåller tjänster. För att en sådan effekt ska kunna uppstå måste dock den här föreslagna inskränkingen av trafikeringsrätten också kompletteras med förslag som inskränker skyldigheter för infrastrukturförvaltare som tillhandahåller järnvägstjänster. Det senare förslaget behandlas nedan (avsnitt 6.3.1). Det här aktuella förslaget till inskränking av trafikeringsrätten bygger på att järnvägsföretags och andra sökandes rätt till icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur i anläggningar för tjänster fortsättningsvis ska

regleras som tillträde till tjänster. Detta synes också vara direktivets utgångspunkt. Direktivets bestämmelser om trafikeringsrätt avser tillträdesrätt till infrastruktur för bedrivande av olika typer av järnvägs- trafik. Enligt direktivets definition av begreppet infrastruktur exkluderas dock bl.a. spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (i den svenska översättningen översatt till förråd), eller lokstallar. Direktivets bestämmelser om trafikeringsrätt gäller därför inte för infrastruktur i dessa typer av anläggningar för tjänster. Däremot omfattas denna infrastruktur åtminstone indirekt av direktivets bestämmelser om tjänster i artikel 13 och bilaga II. De senare bestämmelserna ger även de rätt till icke-diskriminerande tillträde, men till själva anläggningarna för tjänster, inklusive dess spår och övrig infrastruktur samt till de tjänster som produceras i dem.

När det gäller spår som både kan användas för att tillhandahålla en sådan tjänst som omnämns i 6 kap. 23 § andra stycket eller 6 kap. 23 c § och för framkomlighet, t.ex. spår igenom stationer och spår på rangerbangårdar, omfattas sådan infrastruktur inte av definitionen av en anläggning för tjänst. Genom definitionen begränsas begreppet till sådana anläggningar och installationer som iordningställs för att tillhandahålla omnämnda tjänster. Eftersom spåren även används för framkomlighet, faller dessa spår utanför definitionen. Där gäller således trafikeringsrätt som på det vanliga järnvägsnätet.

6.3 Undantag för vissa infrastrukturförvaltare

Som framgått kan en infrastrukturförvaltare ha två olika huvudsakliga roller – tillhandahållare av framkomlighet för tågtrafik och tillhandahållare av tjänster. Den förra rollen är kringgärdad av en mängd detaljerade och administrativt betungande bestämmelser om kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av banavgifter. Utgångspunkten för dessa bestämmelser är att de som har trafikeringsrätt för att tillhandahålla person- eller godstransporter på järnväg ska ha rätt till ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen för den person- eller godstrafik som behövs för tillhandahållandet av transporterarna ifråga. Det är alltså fråga om tågtrafik på järnvägslinjer, dvs. järnvägsinfrastruktur som kopplar samman olika anläggningar för lastning och lossning av gods respektive för av- och påstigning av tåg och som dimensionerats för tågtrafik med viss (relativt hög) hastighet, vikt etc. Infrastrukturförvaltarens primära uppgift är i detta sammanhang att tillhandahålla framkomlighet för tågtrafik på infrastrukturen mellan dessa anläggningar.

Den andra huvudsakliga roll en infrastrukturförvaltare kan spela, tillhandahållare av tjänster, är reglerad genom bestämmelser om tillträde till och tillhandahållande av sådana tjänster. Dessa är i jämförelse med tillhandahållande av framkomlighet reglerade på ett mindre detaljerat och administrativt betungande sätt. Genom att de bägge rollerna styrs av delvis olika regleringar, kan detta som tidigare nämnts vålla praktiska problem och också medföra onödigt administrativt börda för vissa förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster. Behovet av att på ett mer tydligt sätt än idag i järnvägslagen avgränsa tillämpningsområdet för

bestämmelser som rör tillhandahållandet av framkomlighetstjänsten i förhållande till de som rör kringtjänsten är särskilt stort i Sverige. Orsaken är att järnvägslagen har en i förhållande till SERA-direktivet vidare definition av begreppet infrastruktur. Detta beror på att flera EU-direktiv, med delvis olika definition av begreppet järnvägsinfrastruktur, införts i svensk lagstiftning genom järnvägslagen. Det har i sin tur inneburit att järnvägsföretag och andra sökandes trafikeringsrätt omfattar infrastruktur som helt eller nästan uteslutande används vid produktion av tjänster. Förvaltarna av denna infrastruktur omfattas därför i onödan av bestämmelser i järnvägslagen som syftar till icke-diskriminerande tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik, vilket medför en onödig administrativ börda.

6.3.1 Undantag för förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster

Regeringens förslag: För den som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster gäller inte järnvägslagens kapitel om tilldelning av infrastrukturkapacitet (6 kap.) och avgifter (7 kap.). Dock ska bestämmelserna i dessa kapitel som särskilt riktar sig till tjänsteleverantörer eller till ägaren av en anläggning för tjänster tillämpas.

En anläggning för tjänster ska definieras som mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att utföra eller tillhandahålla sådana järnvägstjänster som listas i 6 kap. 23 § andra stycket eller 23 c §.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag. Formuleringen av tillämpnings- och undantagsbestämmelsen ändras. Den lagtekniska lösningen för att tillse att det även fortsättningsvis råder trafikeringsrätt på spår genom stationer ändras. I promemorians förslag undantas stationer från definitionen av anläggning för tjänster. Även definitionen av anläggning för tjänst ändras något. Dels förs ”spår” in, dels vidgas definitionen så att den inte enbart träffar de fall då tjänster tillhandahålls utan även när där de utförs, t.ex. för att förse det egna företaget med tjänsten.

Remissinstanserna: *Trafikverket* har inga invändningar mot förslaget och anser det rimligt att järnvägsföretag och sökande har trafikeringsrätt avseende järnvägsinfrastruktur vid stationer, eftersom sådana faciliteter ofta finns i nära anslutning till huvudinfrastrukturen. *Trafikverket* tolkar de redovisade skälen i promemorian som att det är upp till infrastrukturförvaltaren att avgöra när tillträdet avser framkomlighet eller när det avser tillträde till en anläggning för tjänster. *Svensk Kollektivtrafik* anser det positivt att förvaltare av tjänster ges ett så tydligt undantag från administrativa bördor. *Region Skåne* ställer sig bakom förslaget att undanta den som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster från de bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet som inte särskilt riktar sig till tjänstetillhandahållare. *Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02)* är kritisk till förslaget och anser att

med föreslagna ändringar av 6 kap. 23 § och 7 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519) verkar inte behovet av den föreslagna undantagsregeln finnas.

Skälen för regeringens förslag: Förslaget syftar ytterst till att minska den administrativa bördan för förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster, som inte omfattas av trafikeringsrätt för järnvägsföretag eller andra sökande. Redan i dag är många förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster undantagna från ett flertal bestämmelser i järnvägslagen om skyldigheter för infrastrukturförvaltare som rör tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik. Som ovan nämnts föreslås trafikeringsrätten upphöra att gälla på infrastruktur i anläggningar för tjänster. Det medför i sin tur att det blir möjligt att undanta förvaltarna av denna infrastruktur från ännu fler skyldigheter som rör tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik. Om järnvägsföretag och andra sökande inte har rätt att bedriva järnvägstrafik i anläggningen behövs inte heller något skydd för icke-diskriminerande tillhandahållande av framkomlighet för järnvägstrafik. Det räcker istället med att lagens bestämmelser om tjänster reglerar tillträdet till tjänsten och anläggningarna den produceras i (inklusive infrastrukturen i dessa), liksom tillhandahållande av tjänsten ifråga. Förslaget bygger också på denna utgångspunkt. *Utredningen om järnvägens organisation* är kritisk till förslaget om en generell undantagsregel i inledningen av lagen. Utredningen anser att med föreslagna ändringar i 6 kap. 23 § och 7 kap. 8 § järnvägslagen verkar inte behovet av förslagets 1 kap. 1 b § finnas, eftersom det redan gäller. Regeringen delar dock inte denna bedömning utan anser att undantagsregeln behövs. Mot bakgrund av att infrastrukturbegreppet i järnvägslagen inte är helt likalydande med definitionen av detta begrepp i SERA-direktivets bilaga I, omfattas i grunden även fortsatt infrastruktur i anläggningar för tjänster av järnvägslagens infrastrukturbegrepp. I den mån man inte avser att de som förvaltar sådan infrastruktur ska omfattas av allmänna regler om förvaltning av järnvägsinfrastruktur, krävs ett uttryckligt undantag. Ett uttryckligt undantag i inledningen av lagen gör också regleringen tydlig på denna punkt.

Undantaget hänför sig till anläggningar för tjänster. Det bör därför införas en definition av detta begrepp i lagen. För att omfatta alla dem som förvaltar sådan infrastruktur bör definition vidgas något i förhållande till förslaget i promemorian. Dels bör ”spår” uttryckligt föras in i definitionen, dels bör definitionen omfatta även de fall då anläggningen iordningställts, inte för att tillhandahålla tjänster till annan, utan för att förse den egna verksamheten med tjänsten, dvs. utföra tjänsten.

6.3.2 Undantag för förvaltare av lokala järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten får besluta att förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från järnvägslagens bestämmelser om kapacitetstilldelning (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.). Om infrastrukturen omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till SERA-direktivet, ska EU-kommissionens samtycke inhämtas innan beslut fattas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka spår och järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att föreslagen formulering är alltför bred. Eftersom paragrafen inte anger 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 6 och 7 kap järnvägslagen (2004:519). Det bör därför specificeras att undantaget gäller för den specifika järnvägsinfrastrukturen och inte generellt för infrastrukturförvaltaren. *Utredningen om järnvägens organisation* anser att paragrafen är onödigt svårsläst och föreslår en formulering utan dubbelnegationer. Utredningen anser vidare att det i motiven saknas en bedömning av vad begreppet strategisk betydelse kan eller bör betyda. Det bör också förtydligas hur processen inför beslutet ska eller bör gå till. Finns det t.ex. skäl att ha särskilda krav på samråd med berörda aktörer? Överväganden och konsekvenser av eventuella möjligheter att överklaga ett beslut om undantag bör också förtydligas.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 2.4 i SERA-direktivet finns en bestämmelse som ger möjlighet att, genom ett särskilt prövningsförfarande, undanta förvaltare av infrastruktur av lokal karaktär från samtliga bestämmelser om kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av avgifter. Bestämmelsen föreslås något förändrad föras in i järnvägslagen. Motivet bakom förslaget är behovet av en slags ventil, dvs. en möjlighet att senare kunna lätta administrativ börda som visar sig möjlig att göra men som inte kunnat förutses. Järnvägslagstiftningen på såväl EU-nivå som i Sverige är förhållandevis ny och bygger på relativt nyligen introducerade principer för organisation av järnvägssystem. Ansvarsavgränsningar, begrepp och legala definitioner är därför fortfarande under utveckling. Det medför att oväntade och oönskade reglerings effekter inte kan uteslutas. När nu EU-rätten ger möjlighet att införa en bestämmelse som kan fylla funktionen av ventil, om än på ett ganska begränsat sätt, bör därför denna möjlighet utnyttjas.

I de fall undantag beviljas på grundval av den föreslagna bestämmelsen undantas förvaltaren av t.ex. ett lokalt järnvägsnät från alla bestämmelser i järnvägslagen som rör icke-diskriminerande tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik och tjänster. Därtill undantas förvaltaren från alla

bestämmelser om banavgifter respektive prissättning av tjänster. Däremot måste förvaltaren även fortsättningsvis tillämpa bestämmelserna om trafikeringsrätt, liksom naturligtvis även bestämmelserna om säkerhet och driftskompatibilitet. Ett undantagsbeslut torde därför medföra lättad administrativ börda för förvaltaren ifråga. *Transportstyrelsen* har i sitt remissvar ansett att bestämmelsen är alltför brett formulerad. Regeringen delar bedömningen att det är viktigt framhålla att undantaget gäller för en viss specifik infrastruktur. Ett beslut om undantag behöver inte innebära att en infrastrukturförvaltares all järnvägsinfrastruktur ska omfattas. Lättnaderna är knutna till en viss järnvägsinfrastruktur. Någon ändringa av lydelsen i bestämmelsen för att förtydliga detta bedöms dock inte vara nödvändig.

För att komma i fråga för ett undantagsbeslut krävs att det lokala järnvägsnätet saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden. Vad som avses med begreppen strategisk betydelse samt hur den relevanta järnvägsmarknaden kommer att definieras i det enskilda fallet är i dagsläget oklart. Av direktivet framgår dock att bedömningen ska göras med beaktande av längden på det aktuella järnvägsnätet, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas. Det närmare svaret om vilka nät som ska komma i fråga för undantaget är dock i hög grad beroende av EU-kommissionens tolkning i frågan. I grunden rör det sig emellertid om en avvägning där intresset av effektiv konkurrens vägs mot intresset av att hålla nere administrativ börda och därmed förenade kostnader. Lokala järnvägsnät som varaktigt inte förutses vara utsatta för konkurrens och endast kommer att trafikeras av en aktör för tillhandahållande av en typ av transport borde därför kunna komma ifråga. Större klarhet än så kan knappast vinnas innan EU-kommissionen tagit ställning till ett antal ansökningar om undantag, eller angett efter vilka principer den kommer att hantera kommande ansökningar. Förslaget innehåller också ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka spår och järnvägsnät som ska anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt. I takt med att större klarhet vinnas om hur EU-kommissionen tolkar direktivets bestämmelse, kan det föreslagna bemyndigandet användas för att precisera hur lagbestämmelsen ifråga ska förstås.

För att undvika onödiga administrativa processer föreslås också tillsynsmyndigheten få möjlighet att utan EU-kommissionens samtycke ta ställning till en ansökan om undantag. Det föreslås dock endast kunna ske när ansökan endast avser undantag för infrastruktur som faller utanför SERA-direktivets definition av detta begrepp. *Utredningen om järnvägens organisation* har föreslagit att bestämmelsen omformuleras, så att den blir enklare att läsa och förstå, vilket regeringen gjort i enlighet med utredningens förslag. Utredningen anser också att det bör klargöras hur beslutsprocessen ska gå till och vilka som ska tillfrågas samt om och hur beslutet ska kunna överklagas. Det ligger i sakens natur att berörda och potentiellt berörda parter bör ges tillfälle att yttra sig i frågan, annars kan bedömningen om nätet saknar strategisk betydelse knappast göras. Det kommer att bli fråga om ett beslut i enskilt fall gentemot en viss infrastrukturförvaltare. Järnvägslagens allmänna bestämmelser om överklagande, 11 kap. 2 §, blir tillämpliga. En komplicerande faktor är dock

att tillsynsmyndigheten måste fråga EU-kommissionen innan beslut fattas i de fall järnvägsinfrastrukturen faller in under SERA-direktivets definition av begreppet järnvägsinfrastruktur. Detta skulle kunna anses tveksamt i förhållande till bestämmelserna i 12 kap. 2 § regeringsformen om förvaltningsmyndigheters självständighet. Av denna bestämmelse följer att ingen myndighet, inte heller riksdagen eller en kommuns beslutande församling, får bestämma hur en förvaltningsmyndighet i ett särskilt fall ska besluta i ett ärende som rör myndighetsutövning mot en enskild eller mot en kommun eller som rör tillämpningen av lag. Bedömningen görs dock att förfarandet inte inskränker tillsynsmyndighetens självständighet på det sätt som avses i 12 kap. 2 § regeringsformen. Beslutskonstruktionen att EU-kommissionen måste lämna sitt samtycke föreskrivs i direktivet. Det handlar om en möjlighet att meddela undantag från en huvudregel. Det är myndigheten som bestämmer dels om man ska begära undantag och dels, om man får ett medgivande till undantag från EU-kommissionen, ska gå vidare och besluta om ett undantag.

7 Tillträde till järnvägstjänster

7.1 Bakgrund

Värdet för järnvägsföretagen av rätten till infrastruktur tillträde på järnvägsnätets olika linjer för att bedriva tågtransporter är avhängigt möjligheten att få tillgång till vissa tjänster och anläggningar. De senare är nödvändiga för tillhandahållandet av järnvägstransporttjänster, eftersom tåg behöver lastas och lossas, fordon rengöras och tekniskt underhållas, osv. Det är också därför som EU-lagstiftningen sedan 2001 innehåller bestämmelser om tjänster till järnvägsföretag.

Tjänsterna ifråga produceras ofta i särskilda anläggningar placerade på terminaler, rangerbangårdar och i depåer vid eller i anslutning till järnvägslinjerna. Passagerare släpps av och på tåg vid stationer och hållplatser, gods lastas och lossas i godsterminaler, fordon tvättas, avisas, parkeras, m.m. på terminalområden och tåg rangeras på särskilda bangårdar för tågbildning.

Järnvägslagens EU-harmoniserade bestämmelser om säkerhet omfattar användningen av järnvägssystemets sidospår och därmed även verksamheter på depå- och terminalområden. Det innebär bl.a. att ansvar för järnvägssäkerheten inom terminal- och depåområden endast kan bäras av de som förvaltar spåren inom dessa områden och de järnvägsföretag som använder spåren. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bestämmer själva hur de var och en eller tillsammans ska ta detta ansvar, så länge det sker inom ramen för respektive aktörs av Transportstyrelsen godkända s.k. säkerhetsstyrningssystem. Dessa system kan också utformas för att göras tillämpliga för entreprenörer som järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare anlitar för t.ex. utförande av tjänster inom ett terminalområde. Det är brukligt när en anlita tjänsteleverantör inte har ett eget av Transportstyrelsen godkänt säkerhetsstyrningssystem på grundval av

innehav av särskilt utfärdat tillstånd att verka som järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare.

EU-rättens bestämmelser om tjänster till järnvägsföretag har genomgått förändringar genom tillkomsten av SERA-direktivet. Skälet är att de tidigare bestämmelserna inte i tillräcklig utsträckning ansågs ha åstadkommit önskvärd effekt, dvs. att säkra järnvägsföretagens tillgång till olika tjänster på icke-diskriminerande villkor. SERA-direktivets bestämmelser om tjänster föreskriver, till följd av majoritetens medlemsstater motstånd mot organisatoriska förändringar av järnvägssystemet, i mycket liten utsträckning skyldighet för medlemsstaterna att vidta strukturåtgärder som motsvarar den uppdelning av affärsverket SJ som skedde i Sverige i början av 2000-talet. Bestämmelserna bygger istället på att s.k. tjänsteleverantörer ges viss skyldighet att ge alla järnvägsföretag tillträde till s.k. anläggningar för tjänster samt till sådana tjänster som tillhandahålls i anläggningarna. Bestämmelserna är därför i första hand utformade för att tillämpas på aktörer, som förvaltar en eller flera anläggningar för tjänster *och också* svarar för de aktiviteter som genomförs i, vid eller med dem och tillhandahålls till järnvägsföretag i form av tjänster. Det speglar hur produktionen av järnvägstjänster är organiserad i de flesta medlemsstater, där ofta det dominerande statligt ägda järnvägsföretaget direkt eller indirekt kontrollerar såväl anläggningarna ifråga som aktiviteterna idem. I några medlemsstater, bl.a. i Sverige, är dock produktionen av tjänster till järnvägsföretag organiserad med utgångspunkt från att andra aktörer än järnvägsföretag i huvudsak svarar för produktionen av tjänster inklusive förvaltningen av de anläggningar som används i denna. För dessa medlemsländer ger direktivets bestämmelser om tjänster till järnvägsföretag inget egentligt mervärde. Införlivandet medför istället en del problem. För Sveriges del är det främsta problemet hur direktivets bestämmelser om tjänster till järnvägsföretag, som även inkluderar prisreglering, ska införlivas utan att följden blir en försvagning av incitamenten för investeringar i anläggningar som används i produktionen av vissa tjänster, t.ex. anläggningar för fordonsunderhåll. Ett annat problem är att undvika att införlivandet av bestämmelserna minskar järnvägsföretagens och andra trafikorganisations förutsättningar att påverka kvaliteten i och kostnaderna för produktionen av vissa för dem nödvändiga verksamheter, t. ex. hur de egna fordonen underhålls.

I Sverige genomfördes den ovan nämnda uppdelningen av affärsverket SJ bl.a. i syfte att tillförsäkra alla järnvägsföretag och trafikorganisations tillgång till för dem nödvändiga järnvägstjänster på rimliga villkor. Resultatet av denna strukturreform är att ett flertal aktörer, inklusive järnvägsföretag och andra trafikorganisations i dag är involverade i förvaltningen av olika typer av anläggningar för tjänster och produktion av tjänster i, vid eller med dem – ömsom i konkurrens med varandra ömsom i samarbete. De största aktörerna är Trafikverket, som förvaltar merparten av järnvägssystemets sidospår med tillhörande infrastruktur-anläggningar, och Jernhusen AB, som äger ett flertal större och i järnvägssystemet strategiskt placerade stations-, depå- och terminalfastigheter. Övriga aktörer på marknaderna för tjänster till järnvägsföretag driver ofta sin verksamhet i både samarbete och konkurrens med Trafikverket och Jernhusen med utgångspunkt i ett visst beroende av att kunna utnyttja de senares anläggningar i sin egen verksamhet. Anläggningar för

tjänster upplåts därför ofta i flera led mellan olika parter för användning i olika syften, beroende på vilka roller i värdekedjan de avtalande parterna väljer att spela, t.ex. infrastrukturförvaltare, fastighetsförvaltare, cateringföretag, städföretag, reparationsföretag, järnvägsföretag som bedriver viss trafikstödande produktion, t.ex. fordonsunderhåll i egen regi osv. I den svenska järnvägssektorn produceras därför inte sällan en tjänst beskriven i SERA-direktivets bilaga II av flera aktörer i samarbete. Sammantaget har den svenska modellen för organisation av marknaderna för tjänster till järnvägsföretag inneburit att järnvägsföretagens tillgång till sådana tjänster som avses i direktivet varit ett väsentligt mindre problem i Sverige än i de flesta andra EU-länder. Det betyder dock inte att den varit problemfri. Järnvägsföretagen och övriga trafikorganisatörer har vid olika tillfällen framfört synpunkter på möjligheterna att påverka tjänsternas kvalitet och leveransvillkor. Genom att produktionen av tjänster ansvarsmässigt ofta är uppdelad i olika led bestäms viktigare förutsättningar för deras kvalitet och villkor inte sällan i andra relationer än mellan slutkunden och den som tillhandahåller tjänsten, t ex. i relationen mellan fastighetsägaren och den som tillhandahåller tjänster i fastighetsägarens anläggningar. Vissa järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer har därför valt att själva gå in i rollen som anläggningsförvaltare och på så sätt skaffa sig ökad kontroll över för dem viktigare verksamhetsförutsättningar, framförallt när det gäller fordonsunderhållsverksamhet, som de ibland bedriver i egen regi i anläggningar de för ändamålet uppfört eller hyrt.

Denna möjlighet för järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer att påverka villkoren och kvaliteten i för dem viktiga verksamheter genom att ostört få utföra dem i egen regi är viktig för den svenska järnvägssektorn från både konkurrens- som systemeffektivitetssynpunkt. Det är därför angeläget att införliva direktivets bestämmelser om tjänster till järnvägsföretag på ett sätt som inte negativt påverkar förhållandena på de svenska marknaderna för tjänster. Det reser i sin tur viktiga frågor som behöver beaktas särskilt vid införlivandet. Det gäller framförallt vilka tjänster som ska anses omfattas av SERA-direktivets bestämmelser om s.k. grundläggande tjänster till järnvägsföretag samt vilka aktörer som bör betraktas som tjänsteleverantörer i direktivets mening. Den senare frågan har också betydelse för när bestämmelserna om järnvägstjänster i järnvägslagen respektive om lokalupplåtelser i 12 kap. jordabalken (s.k. hyreslagen) är tillämpliga.

7.2 Ändringar i järnvägslagen

7.2.1 Tillträde till grundläggande tjänster

Regeringens förslag: En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt bevilja järnvägsföretag och andra sökande tillträde till sådana anläggningar för tjänster som avses nedan samt till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster): Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning, tjänster i godsterminaler, tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tåg bildning och växling, sidospår för uppställning, tjänster i underhållsanläggningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar, tjänster i andra tekniska anläggningar än som avses ovan samt tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt, järnvägstjänster i hamnanläggningar, tjänster för olycksundersättning och tjänster i bränsledepåer.

Följande definitioner ska föras in i järnvägslagen: *tjänsteleverantör*: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som regleras i järnvägslagen samt *tyngre underhåll*: arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur trafik.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock att även ”nödvändig genomfartstrafik” ska utgöra en grundläggande tjänst. Däremot fanns inget förslag om att införa legaldefinitioner av begreppen tjänsteleverantör och tyngre underhåll.

Remissinstanserna: *Trafikverket* är positivt till de utvecklade bestämmelserna vad gäller tjänsteleverantörer och tillhandahållande av tjänster i sidosystemet. När det gäller den i promemorian föreslagna tjänsten ”nödvändig genomfartstrafik” ifrågasätter Trafikverket om det är den bästa lösningen att reglera detta i järnvägslagen, och anser att problematiken i stället kan hanteras genom särskilda avtalsarrangemang mellan olika förvaltare. *Trafikanalys* ser positivt på direktivets innebörd för tillträde till tjänster som ligger i linje med transportpolitiska mål och principer. *Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02)* anser det positivt att det tydliggörs vilka regleringar som gäller avseende tillträde till anläggningar för tjänster. Utredningen ifrågasätter dock om det finns skäl att införa nödvändig genomfartstrafik, som en grundläggande tjänst när denna inte förkommer i direktivet. Utredningen anser också att alla tydliggöranden av vilka tjänster som omfattas av regleringen är av stor betydelse. *SJ AB* bedömer att de föreslagna reglerna om tillträde till tjänster kan försvåra s.k. insourcing av underhåll genom att det skapas mellanled som cementeras och därmed driver kostnaderna för operatörerna. *SJ* anser vidare att ett lagförslag måste närmare specificera vilka förutsättningar som gäller för tillträde till tjänster och av konsekvenserna av regleringen. *Jernhusen AB* anser generellt att det behövs tydligare

definitioner av olika begrepp som t.ex. tjänst, depåområde, godsterminal, anläggning för tjänster, järnvägsinfrastruktur, självkostnad, rimlig vinst samt vilka parter som avses i olika regleringar. Jernhusen har vidare noterat att föreslagen lydelse av 6 kap. 23 och 23 c §§ innebär att bestämmelserna kan ta sikte på tjänster direkt till resenärer, inte bara till järnvägsföretag, vilket skiljer den från nuvarande lydelse. *Euromaint AB* anser att begreppet ”höghastighetståg” inte är relevant för bedömningen av om ”särskilda anläggningar” behövs för underhållet. *Euromaint* anser också att det är oklart vad en särskild anläggning är och vad som avses med ”tyngre underhåll”. *Järnvägstrafikutredningen (Ju 2013:13)* konstaterar att enligt förslaget ska grundläggande tjänster inte kunna förbehållas för internt bruk, vilket sägs skilja dessa tjänster från tilläggstjänster och extratjänster. Järnvägstrafikutredningen har dock svårt att utläsa detta ur den föreslagna lagtexten i 6 kap. 23 §.

Skälen för regeringens förslag

Bakgrund

Genom SERA-direktivet utökas regelverket om tillhandahållande av tjänster. I likhet med vad som gällt tidigare delas tjänster in i olika kategorier beroende på hur väsentliga de anses vara för att kunna bedriva trafik. För de tjänster som anses mest grundläggande införs en rad nya bestämmelser som syftar till att garantera alla som avser att bedriva trafik på ett visst nät tillträde till dessa och till de anläggningar där tjänsterna tillhandahålls, dvs. både tillträde till spåren i anläggningen och till de tjänster som tillhandahålls i anläggningen. Det gäller bl.a. regler om att man som sökande fått avslag på en begäran om tillträde till en tjänsteanläggning, kan vända sig till regleringsorganet (Transportstyrelsen) som ska pröva om tilldelningen i anläggningen följer järnvägslagens krav. Det införs också ytterligare prisreglering (7 kap. 8 § järnvägslagen).

Som framgår ovan har tjänstemarknaden i Sverige en mer komplex struktur än i de flesta andra länder inom EU. Det innebär bl.a. att det inte är ovanligt att det här finns flera aktörer som ansvarar för olika delar i en tjänsteanläggning (spåren, fastigheterna resp. tjänsterna). Det leder i sin tur till tolkningssvårigheter när det gäller att effektivt införliva regleringen i SERA-direktivet, vars utgångspunkt i stället är att den som äger och förvaltar anläggningen också är den som tillhandahåller tjänster i anläggningen. Bestämmelsen i artikel 13.2 skulle kunna tolkas på ett sätt som innebär att järnvägsföretag som utför tjänster för att förse den egna verksamheten (insourcing) skulle tvingas ta sig an konkurrenters efterfråga på tjänsten i de fall järnvägsföretaget är att betrakta som en tjänsteleverantör och det är fråga om en s.k. grundläggande tjänst. Ett flertal remissinstanser, däribland *Jernhusen*, *SJ AB*, *Euromaint AB* och *Utredningen om järnvägens organisation* har i sina remissyttranden över förslagen i promemorian efterlyst klargöranden vad gäller hur regleringen ska tolkas och förstås, framför allt vilka tjänster och vilken infrastruktur som omfattas av regleringen, och vad som menas med att grundläggande tjänster inte får förbehållas för internt bruk. Jernhusen ifrågasätter också om avsikten är att tjänster som riktar sig direkt till passagerare ska omfattas av regleringen. Regeringen konstaterar, mot

bakgrund av vad remissinstanserna framfört, att de i promemorian föreslagna reglerna rörande tjänstetillträde bör förtydligas.

SERA-direktivets regler rörande tjänster och tjänstetillhandahållande

De regler som nu ska införas i järnvägslagen bygger på följande bestämmelser i direktivet.

Artikel 13.2 ställer krav på att tjänsteleverantörer på ett icke-diskriminerande sätt ska tillhandahålla samtliga järnvägsföretag tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår till de anläggningar som avses i punkt 2 i bilaga II och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar.

Enligt punkt 2 i bilaga II ska tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, ges till följande anläggningar för tjänster, när sådana finns, *och till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar*

a) stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning,

b) godsterminaler,

c) rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter även växlingsanläggningar,

d) sidospår för uppställning,

e) underhållsanläggningar, med undantag för anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,

f) andra tekniska anläggningar, även anläggningar för rengöring och tvätt,

g) havs- och inlandshamnsanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet,

h) undsättningshjälpmedel.

i) bränsledepåer och bränsleförsörjning

De tjänster som avses i bilaga II punkt 2 är, med vissa språkliga justeringar, de som räknas upp i rutan ovan. I den svenska lagen föreslås dessa kallas *grundläggande tjänster* för att särskilja dem från tilläggs-tjänster och extratjänster som behandlas nedan.

Nästa regel i direktivet som utgör grund för tjänsteregleringen är definitionen av tjänsteleverantör i artikel 3.12. Som framgår ovan är det enligt artikel 13.2 till tjänsteleverantörer regleringen riktas. Med tjänsteleverantör avses varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster *eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster till järnvägsföretag* som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till SERA-direktivet (dvs. grundläggande tjänster, tilläggs-tjänster och extratjänster).

Slutligen är även direktivets definition av *anläggning för tjänster* av betydelse för tillämpningen av bestämmelserna. Enligt artikel 3.11 utgör en anläggning för tjänster installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som delvis eller helt särskilt iordningställts, för att medge tillhandahållande av en eller flera av de tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II.

Vilka tjänster som omfattas av regleringen

Flertalet av de remissinstanser som uttalat sig om promemorians förslag när det gäller tjänster efterlyser förtydliganden av vilka tjänster som omfattas av regleringen av grundläggande tjänster.

Det kan konstateras att regleringen av dessa tjänster i direktivet är omfattande och förhållandevis ingripande för enskilda företag (t.ex. prisreglering, jfr 7 kap. 8 § järnvägslagen), i synnerhet när det som i Sverige rör redan öppna marknader präglade av konkurrens. Utgångspunkten bör därför vara att direktivets reglering inte ges en extensiv tolkning. Det betyder att järnvägslagen inte bör omfatta fler tjänster än de som uttryckligt omnämns eller kan anses följa direkt av direktivets icke-uttömmande skrivning (bilaga II punkt 2 f). Några tillägg därutöver i form av ”övriga tjänster” eller dylikt bör inte införas.

Det bör också klargöras att det endast handlar om tjänster som riktar sig till järnvägsföretag och andra sökande (dvs. utförare och organisatörer av trafik) och inte om tjänster som riktar sig direkt till kunder och passagerare. Det betyder att restauranger, affärer och kiosker på stationer inte är föremål för denna reglering. För att inte göra tolkningen av regelverket onödigt komplicerad, bör skrivningarna i den svenska lagen i större utsträckning än vad som föreslogs i promemorian vara likalydande med skrivningarna i direktivet. När det gäller lydelsen av den grundläggande tjänst som avser tillträde till stationer, bör den justeras i förhållande till förslaget i promemorian för att tydliggöra att det *inte* handlar om tjänster som riktar sig direkt till passagerare. Det betyder att tjänsten, som riktas till ett järnvägsföretag eller annan sökande, ska avse tillträde till stationer för den sökandes passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning.

En övergripande tolkning av direktivets bilaga II punkt 2 ger vid handen att de grundläggande tjänsterna består i tillträde till i punkten uppräknade anläggningar och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i, vid eller med dessa. Uppräkningen av anläggningar i bilaga II punkt 2 innehåller många olika typer av sådana och är inte uttömmande (se punkt 2 f). Med tanken på att de grundläggande tjänsterna omfattas av prisreglering bör dessa avgränsas snävt i förhållande till andra typer av tjänster och utifrån följande utgångspunkter. För det första ska själva tillträdet till en i bilaga II punkt 2 uppräknad anläggning betraktas som en grundläggande tjänst. För det andra ska, när det gäller sådana tjänster som produceras i, vid eller med anläggningen, endast sådana vars tillhandahållande är nödvändiga för att järnvägsföretag och trafikorganisations ska kunna bedriva transportverksamhet omfattas. De utmärks vanligen av att de kräver någon form av särskild specialistkompetens eller specialiserad utrustning. En sådan tolkning innebär att tjänster som städning, bäddning och furnering i tåg som är uppställda på sidospår inte omfattas av regleringen om grundläggande tjänst. Däremot omfattas själva uppställningen av fordonen om det är fråga om sidospår som är speciellt avsedda för detta ändamål (bilaga II p 2 d).

Euromaint AB har, utöver annat, påpekat att det är oklart vad som avses med begreppet ”tyngre underhåll”. Regeringen konstaterar att det finns en definition av detta begrepp i SERA-direktivet (artikel 3.30).

Denna bör för att underlätta förståelsen av de här aktuella paragraferna även föras in i järnvägslagen (1 kap. 4 §). Som tyngre underhåll ska således räknas arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur trafik. Euromaint anser också det är oklart vad som avses med ”höghastighetståg” och ”särskilda anläggningar”. Till skillnad från tyngre underhåll är dessa begrepp inte definierade i direktivet. Det bedöms inte lämpligt att i den svenska lagen införa en egen definition.

Utredningen om järnvägens organisation har ifrågasatt det lämpliga i, att som i förslaget i promemorian, utöver de tjänster som omnämns i direktivet lägga till en tjänst – ”nödvändig genomfartstrafik”. Syftet med dessa tjänster är enligt promemorian att garantera järnvägsföretag tillträde till en tjänsteanläggning som är placerad innanför en annan. Som anges redan i promemorian kan regeln förväntas bli tillämplig endast i undantagsfall. För underlätta begripligheten av bestämmelserna, och inte införa ytterligare regleringar som är svåra att tolka och kan vara betungande för företagen, bör den svenska lagen i största möjliga utsträckning överensstamma med direktivets reglering. När det dessutom är fråga om att reglera en situation som bedöms sällan eller aldrig aktualiseras, saknas tillräckliga skäl att införa regleringar av tjänster som inte förekommer i direktivet.

Sammanfattningsvis innebär detta att det inte är möjligt att på förhand uttala sig om exakt vilka tjänster som ska anses utgöra grundläggande tjänster. För att avgöra om en tjänst som inte uttryckligen omnämns i bestämmelsen, men som skulle kunna falla in under bestämmelsens icke-uttömmande skrivning (jfr p. 6 tjänster i andra tekniska anläggningar) ska anses utgöra en grundläggande tjänst, krävs en tolkning av bestämmelsen utifrån de tjänster som där räknas upp och om det är fråga om en tjänst som kan betraktas som nödvändig för varje normalt järnvägsföretags möjlighet att bedriva transporter och som kräver någon form av specialistkompetens eller användning av specialiserad utrustning.

Vilka aktörer som ska anses vara tjänsteleverantörer

Vilka aktörer som ska anses vara tjänsteleverantörer hänger samman med frågan när ett företag är skyldigt att på ett icke-diskriminerande sätt bevilja järnvägsföretag och andra sökande tillträde till anläggningar för tjänster och/eller de tjänster som tillhandahålls i anläggningarna. För företag som har som affärsidé att tillhandahålla tjänster till järnvägsföretag är frågan inte kontroversiell. Gränsdragningsproblem kan emellertid uppkomma för dels fastighetsbolag som äger järnvägsfastigheter, men som inte har för avsikt agera som tjänsteleverantör i direktivets mening, dels järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer som i egen regi (med egen eller inhyrd personal) själva utför aktiviteter som underhåll, lastning, lossning etc. av egna tåg eller fordon, men utan syfte att tillhandahålla tjänster åt andra.

När det gäller fastighetsbolag som äger och/eller förvaltar en anläggning för tjänster finns möjligheter att befria sig från sina skyldigheter mot järnvägsföretag genom att hyra ut anläggningen enligt hyreslagens bestämmelser (12 kap. jordabalken). Som grund för att det är så EU-regleringen bör tolkas kan nämnas artikel 13.6 i SERA-direktivet. Enligt

denna bestämmelse ska ägaren till en anläggning för tjänster, som efterfrågas av järnvägsföretag, men som inte har varit i bruk på två år, offentliggöra att anläggningen leasas eller hyrs ut. Denna upplåtelse rör ett annat förhållande än det mellan tjänstetillhandahållaren och de järnvägsföretag som är intresserade av tillträde till tjänster i anläggningarna.

När det gäller järnvägsföretag som utför aktiviteter i egen regi i syfte att endast betjäna den egna transportverksamheten, kan noteras att flera remissinstanser, däribland *SJ AB*, har tolkat förslaget om grundläggande tjänster i promemorian som att det inte är möjligt att i egenskap av järnvägsföretag sköta vissa tjänster inom organisationen utan att, om så begärs, tvingas erbjuda dessa tjänster till sina konkurrenter. Regeringen ser problematiken och anser inte att ett sådant resultat av regleringen är rimlig med tanke på de särskilda förhållanden som präglar de svenska marknaderna för tjänster till järnvägsföretag. Hur direktivets regelverk ska tolkas i den svenska kontexten är inte självklart, men bestämmelserna bör inte tolkas på ett sätt som försvårar och fördyrar verksamheten för järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer. Att som i förslaget i promemorian utgå ifrån att en tjänst inte får förbehållas för internt bruk är inget som uttryckligt framgår av direktivet, utan bygger på en tolkning av bestämmelserna. Mot bakgrund av att de svenska marknaderna för tjänster till järnvägsföretag är öppna för konkurrens och i hög grad betjänade av från järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer fristående företag bör, i de fallen direktivet ger ett tolkningsutrymme, en ändamålstolkning av dess bestämmelser tillämpas som leder till ett för svenska förhållanden rimligt resultat.

Centrala bestämmelser i direktivets reglering av tjänster är dels definitionen av begreppen anläggning för tjänster (artikel 3.11) och tjänsteleverantör (artikel 3.12), dels den grundläggande bestämmelsen om vilka skyldigheter som åligger tjänsteleverantören (artikel 13.2). Som framgår ovan betraktas installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som delvis eller helt särskilt iordningsställt, för att medge *tillhandahållande* av en eller flera av de tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till direktivet som anläggningar för tjänster och varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltning av en anläggning för tjänst eller sådant *tillhandahållande* av en eller flera tjänster till järnvägsföretag som tjänsteleverantör. En tjänsteleverantör ska enligt artikel 13.2 på ett icke-diskriminerande sätt ge samtliga järnvägsföretag tillträde till de anläggningar som räknas upp i bilaga II punkt 2 och till de tjänster som *tillhandahålls* i dessa anläggningar.

Det är i Sverige som tidigare nämnts inte ovanligt att järnvägsföretag eller andra trafikorganisatörer själva, i anläggningar de för ändamålet hyrt eller uppfört, utför olika aktiviteter i, vid eller med anläggningarna som s.k. interntjänster i syfte att enbart betjäna den egna transportverksamheten. Frågan är om produktionen av dessa interntjänster, inklusive förvaltningen av de anläggningar som interntjänsten produceras i, vid eller med, ska betraktas som ett tillhandahållande av en tjänst i direktivets mening, med allt vad det betyder i form av krav på skyldighet att ge tillträde och tillhandahålla tjänster. Regeringen menar att en språklig tolkning av begreppet tillhandahållande leder till att det bör vara möjligt att hävda att det ska röra sig om tillhandahållande åt andra än sig själv, dvs. att olika företags s.k. interntjänster inte omfattas av direktivets regle-

ring. För en sådan tolkning talar också att järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer som är beroende av att kunna köpa den typ av tjänster det här är fråga om, till följd av de strukturåtgärder som vidtogs i början av 2000-talet, får bedömas ha god tillgång till sådana både i dag och i framtiden. De flesta anläggningar som behövs för att producera s.k. grundläggande tjänster är direkt eller indirekt statligt ägda. De är också i huvudsak öppna för alla järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer, även om framförallt vissa underhållsanläggningar är uthyrda till järnvägsföretag som exklusivt nyttjar dem för den egna verksamhetens fordonsunderhåll. De av staten kontrollerade anläggningarna är därtill förvaltade av helt eller delvis transportpolitiskt styrda aktörer – Trafikverket via en särskild förordning med instruktion för myndigheten och Jernhusen AB via sin bolagsordning. Denna styrning innebär att risken får bedömas som liten för att försäljningar eller upplåtelse av anläggningar för grundläggande tjänster till vissa järnvägsföretag eller trafikorganisatörer av annan typ väsentligt kommer att minska andra järnvägsföretags och trafikorganisatörers tillgång till grundläggande tjänster. Regeringen har också alltid möjlighet att, om behov skulle uppstå, skärpa denna styrning. Enligt regeringens uppfattning talar därtill effektivitetsskäl för att ovan beskrivna tolkning av direktivet bör göras. Som framgått kan den bedömas få positiva effekter på investeringarna i olika typer av anläggningar, främst underhållsanläggningar, och även bidra till att järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer får bättre förutsättningar för att effektivisera sitt fordonsunderhåll.

På ett liknande sätt bör enligt regeringens uppfattning situationen betraktas när järnvägsföretag betjänar egna fordon eller tåg i, vid eller med anläggningar som de inte själva förvaltar. Till exempel förvaltar Trafikverket sidospår för uppställning på olika terminalområden, som i trafikeringsavtal upplåts till järnvägsföretag för olika ändamål. Trafikverket är i dessa fall att betrakta som förvaltare av anläggningar för tjänster (sidospåren och andra infrastrukturanläggningar som hör samman med dessa). Trafikverket tillhandahåller dock inga tjänster, som städning av fordon osv. i, vid eller med anläggningen. Verket upplåter istället användningen av spåren med utgångspunkt från att järnvägsföretagen själva ska svara för olika nödvändiga aktiviteter, inklusive genomförande av trafikrörelser på terminalområdets sidospår. De enda kraven Trafikverket ställer är att järnvägsföretagen, oavsett om egen eller inhyrd personal används, svarar för att aktiviteterna blir utförda inom ramen för deras respektive säkerhetsstyrningssystem samt att utförandet vid behov samordnas mellan dem på sätt som Trafikverket i egenskap av ansvarig förvaltare anvisat. Direktivet ställer som nämnts krav på att den som förvaltar en anläggning för tjänster eller tillhandahåller vissa tjänster ska betraktas som en tjänsteleverantör. I dessa fall tillhandahåller järnvägsföretagen sällan några tjänster åt andra. De utför endast företags-interna aktiviteter vid anläggningar som de i trafikeringsavtal fått rätt att disponera för dessa aktiviteter. Andra järnvägsföretag bör därför inte ha någon rätt att ställa anspråk på att denna personal mot betalning ska användas i utförandet av samma typ av aktiviteter för att betjäna sina egna tåg eller fordon på anläggningen ifråga. Om däremot ett järnvägsföretag mot betalning t.ex. åtar sig att förflytta andra järnvägsföretags fordon på ett terminalområde i syfte att upplösa och bilda tåg åt dessa

företag blir situationen en annan. Här har någon på frivillig grund åtagit sig att mot vederlag utföra en aktivitet åt en annan och det blir därför möjligt att betrakta situationen som ett tillhandahållande av en tjänst.

Det krävs sammanfattningsvis alltså ett faktiskt tillhandahållande till någon utomstående av en tjänst i, vid eller med en anläggning, för att skyldigheten att förse andra sökande med tjänsten ska inträda. Detta innebär att lagtexten i 6 kap. 23 § första stycket måste justeras i förhållande till förslaget i promemorian. Bestämmelserna bör rikta sig till tjänsteleverantörer, och en definition av detta begrepp bör tas in i järnvägslagens definitionsbestämmelse, 1 kap. 4 §.

7.2.2 Upplåtelse av tjänsteanläggningar för grundläggande tjänster

Regeringens förslag: Om en anläggning för en grundläggande tjänst inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis upplåts. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för något annat ändamål.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorians förslag framgår det inte uttryckligt att bestämmelsen riktas till ägaren till anläggningen.

Remissinstanserna: Utredningen för järnvägens organisation har efterlyst förtydliganden av hur denna regel förhåller sig till reglerna om upplåtelse av statliga järnvägsanläggningar i 6 kap. 7 § järnvägsförordningen (2004:526).

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 13.6 i SERA-direktivet ställs i vissa fall krav på att en ägare av en tjänsteanläggning som avses i bilaga II punkt 2 till direktivet (grundläggande tjänster) som inte används måste offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan leasas eller hyras.

Kravet i direktivet innebär att en anläggning för grundläggande tjänster inte får stå oanvänd i mer än två på varandra följande år, om det finns ett järnvägsföretag som, på grund av påvisade behov, önskar få tillträde till anläggningen. I detta läge måste ägaren till anläggningen göra offentlig att annan kan överta verksamheten i anläggningen. Kravet innebär att ägaren ska möjliggöra för att anläggningen leasas eller hyrs ut, dvs. någon form av upplåtelse. Det är endast om ägaren av anläggningen kan visa att avsikten är att fastigheten eller anläggningen ska användas för annat ändamål än järnvägsändamål, skyldigheten att offentliggöra att anläggningen upplåts upphör. I den svenska lagen bör det införas en bestämmelse av detta innehåll. Eftersom den svenska regleringen innebär att även sökanden som organiserar trafik omfattas av kraven på icke-diskriminerande tillträde till tjänster, bör den svenska bestämmelsen spegla detta. Om en anläggning för en (grundläggande) tjänst inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och ett järnvägsföretag eller annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anlägg-

ningen, ska det offentliggöras att driften av anläggningen helt eller delvis upplåts. Detta krav ska dock inte gälla om det kan visas att anläggningen ska användas för annat ändamål. I de fall det handlar om en privat ägare av en anläggning kan det uppfattas som en förhållandevis ingripande reglering, samtidigt som sannolikheten för att situationen ska inträda måste bedömas som låg. Den svenska regleringen bör därför inte tolkas vidare än vad som uttryckligt anges i artikeln. Det handlar således om en skyldighet att *offentliggöra* att anläggningen kan hyras eller leasas. Något krav på upplåtelse ställs inte, och det vore väl inte heller möjligt att göra. Vilka villkor som ska gälla för upplåtelsen framgår inte – men som diskuterats ovan (avsnitt 7.1.2) kan hyreslagens (12 kap. jordabalken) bestämmer rörande lokalhyra aktualiseras. *Utredningen om järnvägens organisation* har efterlyst förtydliganden av hur denna regel förhåller sig till nuvarande regler i 6 kap. 7 § järnvägsförordningen (2004:526) om möjligheter till upplåtelse av ”en del av järnvägsnät som förvaltas av staten”. Bestämmelsen i järnvägsförordningen riktar sig enbart till Trafikverket, medan bestämmelsen i direktivet är mer allmänt hållen och riktar sig till ägaren av en anläggning för tjänster. Regeln i järnvägsförordningen är av äldre ursprung och flyttades över från förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar när järnvägsförordningen trädde i kraft den 1 juli 2004. Regelverket i förordningen hänger samman med möjligheterna att lägga ner järnväg som inte längre är avsedd att upplåtas för trafik eller tjänstetillhandahållande.

7.2.3 Krav vid tillhandahållande av grundläggande tjänster

Regeringens förslag: En tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst ska så långt möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillträde till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist. Ett avslag på en ansökan om tillträde till en grundläggande tjänst ska 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.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fastställande av en tidsfrist inom vilken en ansökan om tillträde till en tjänst ska besvaras.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorians förslag gällde kravet på skriftlighet för alla avslagsbeslut, och inte enbart för tjänsteleverantörer som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

Remissinstanserna: *SJ AB* ifrågasätter om det är rimligt att ett järnvägsföretag som bedriver underhåll i egen regi och har optimerat verksamheten utifrån eget behov ska tvingas erbjuda andra järnvägsföretag

sina tjänster. Det bör, enligt SJ, lämpligen vara så att det ska vara uppenbart att det finns överkapacitet i anläggningen, så att inte järnvägsföretagets egen verksamhet ska behöva reduceras eller omplaneras. Det bör inte heller inverka menligt på säkerheten i anläggningen, arbetsmiljön eller effektiviteten. *Jernhusen AB* saknar skrivningar om inom vilken tid en ansökan om tjänstekapacitet ska besvaras och vilka sanktioner som står till buds om förfråganingarna om kapacitet inte hanteras på korrekt sätt.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 13.4–5 i SERA-direktivet framgår att en tjänsteleverantör ska sträva efter att tillmötesgå samtliga ansökningar om tillträde till en tjänst enligt sökandes behov. Det är inte ovanligt att stora aktörer på järnvägsmarknaden, till exempel ett järnvägsföretag, också äger eller förvaltar depåer och terminaler av olika slag. När en tjänsteleverantör står under direkt eller indirekt kontroll av ett organ eller företag som har en dominerande ställning ska tjänsteleverantören därför organiseras för ett beslutsmässigt oberoende från det dominerande företaget (jfr avsnitt 9.1.2).

Ett avslag på en ansökan om tillträde till en grundläggande tjänst får enligt direktivet endast ske om det finns ett praktiskt möjligt alternativ för sökanden att vända sig till. Med detta menas en alternativ tjänsteleverantör som möjliggör för sökanden att bedriva den aktuella trafiken på de linjer som planerats. Samtidigt anges att detta inte ska innebära att tjänsteleverantören måste investera i resurser eller faciliteter för att tillgodose alla ansökningar från järnvägsföretagets sida. För att tjänsteleverantören ska kunna få rimlig lönsamhet i sina verksamheter ska det inte heller krävas av dem att spara restkapacitet, på motsvarande sätt som gäller för infrastrukturförvaltarna beträffande kapacitet på nätet. I stället får direktivets reglering tolkas så att en tjänsteleverantör är skyldig att på ett icke-diskriminerande sätt fördela kapacitet i sin anläggning så långt det finns plats i denna. Någon tidsbegränsning för upplåtelsen motsvarande den som gäller för kapacitet på nätet (en tågplanepериод och möjligheter till ramavtal för längre period) finns inte heller beträffande kapacitet i tjänsteanläggningar. Avsaknad av praktiskt möjliga alternativ till följd av kapacitetsbrist och trängsel i anläggningar får därmed anses vara ett sakligt grundat skäl för avslag.

En ansökan ska besvaras inom en ”rimlig tidsfrist”. *Jernhusen* vill att det preciseras hur lång tid som avses och vilka sanktioner som aktualiseras om reglerna inte följs. Av direktivet framgår att det är regleringsorganet som ska fastställa denna tid (i Sverige Transportstyrelsen). Det bör därför införas ett bemyndigande till regeringen och vidare till tillsynsmyndigheten att i föreskrift fastställa en rimlig tidsfrist inom vilken ett svar ska lämnas. Enligt direktivet ska ett beslut om avslag på en begäran om tillträde till en tjänst vara skriftligt i de fall tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som har en dominerande ställning på järnvägstransportmarknaden. Detta betyder dock inte att sådana tjänsteleverantörer ska tyngas administrativt av att behöva författa långa motiveringar till sina avslag. Det bör emellertid framgå av avslaget varför den sökande inte får tillträde till anläggningen. Om en tjänsteleverantör inte följer reglerna, aktualiseras tillsynsreglerna i 8 kap. järnvägslagen (2004:519).

7.2.4 Tilläggstjänster och extratjänster

Regeringens förslag: En tjänsteleverantör som åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

De tilläggstjänster som avses är tillhandahållande av drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, kontroll av farligt gods, assistans för drift av icke-standardtåg.

De extratjänster som avses är telekommunikationstjänster, tillhandahållande av extra information, teknisk kontroll av rullande materiel, biljettförsäljning på stationer och tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tjänster och förfarande för tillhandahållande av tjänster.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Inledningen av paragrafen är i promemorian något annorlunda formulerad och innehåller inte begreppet tjänsteleverantör.

Remissinstanserna: *Jernhusen AB* vill se förtydliganden vad gäller tjänsten biljettförsäljning. Räcker det med att det finns ett ombud som säljer biljetter (t.ex. 7-Eleven) alternativt en biljettautomat? *Stockholms universitet* anser att det i lagtexten måste klargöras skillnaden mellan den biljettförsäljning som undantas från att vara en grundläggande tjänst i 6 kap. 23 § p. 1 jämfört med den biljettförsäljning som utgör en extratjänst enligt 6 kap. 23 c §. *Euromaint AB* efterlyser förtydliganden av de begrepp som används i bestämmelsen. Vidare anser man att begreppet höghastighetståg inte är relevant för bedömningen av om särskilda anläggningar behövs. Det är oklart vad en särskild anläggning är och hur tyngre underhåll ska definieras.

Skälen för regeringens förslag: Det stora flertalet regler om tjänstetillhandahållande i SERA-direktivet gäller de ovan behandlade grundläggande tjänsterna i bilaga II punkt 2. I artikel 13.7–8 och bilaga II punkt 3 och 4 i SERA-direktivet behandlas dock s.k. tilläggstjänster och extratjänster. För dessa gäller endast kravet att om tjänsten tillhandahålls till andra, ska tillhandahållandet ske till alla intressenter på ett icke-diskriminerande sätt. Det betyder att regleringen helt överensstämmer med den som i dag gäller för tjänster i järnvägslagen, dvs. det är endast om man som tjänsteleverantör tillhandahåller sin tjänst på marknaden som kraven inträder. Någon skyldighet att bevilja tillträde till tjänsteanläggningar motsvarande den som nu föreslås gälla för grundläggande tjänster, finns inte för dessa tjänster. Det är således möjligt att förbehålla sig både tjänsteanläggningen och tjänsterna som tillhandahålls i denna för internt behov. För tilläggstjänster och extratjänster finns heller inga krav på att tjänsteleverantören ska svara på en förfrågan om tillträde till tjänsten inom en viss tidsfrist, att eventuella avslag ska vara skriftliga och innehålla upplysningar om ett praktiskt möjligt alternativ till tjänsten eller att anläggningen måste annonseras ut för uthyrning om den inte använts inom en tvåårsperiod och någon uttryckt önskemål att få tillträde

till anläggningen. En sökande som fått avslag på sin begäran om tillträde till en tilläggstjänst eller en extratjänst kan heller inte få saken prövad enligt den nu föreslagna kompletterade tvistlösningsbestämmelsen i 8 kap. 9 § fjärde stycket järnvägslagen (se nedan). Det betyder dock inte att en sådan sökande inte har möjlighet att få saken prövad genom tvistlösning vid tillsynsmyndigheten. Prövningen utgår dock från de allmänna tvistlösningsreglerna. Särskiljande för dessa tjänster är också att grunden för avgiftsuttaget kan beräknas på ett annat sätt i de fall tjänsten inte tillhandahålls i en monopolsituation, än vad som gäller för grundläggande tjänster (jfr avsnitt 7.2.5).

Jernhusen AB, Euromaint AB och Stockholms universitet har i sina remissvar efterlyst förtydliganden av hur regleringen ska tolkas. Det gäller bland annat biljettförsäljning, som i förslaget i promemorian omnämns både som en grundläggande tjänst och en extratjänst. Inledningsvis kan konstateras att de tjänster som regleras i direktivet och som föreslås föras in i järnvägslagen är tjänster som riktar sig till järnvägsföretag och andra sökande (dvs. utförare och organisatörer av trafik). Det handlar inte om tjänster som riktar sig direkt till passagerare. Detta gäller även extratjänster (se artikel 13.8). När det gäller biljettförsäljning räknas som en grundläggande tjänst tillhandahållande av lämpliga lokaler för sådan försäljning. Den som förvaltar en station är således skyldig att på icke-diskriminerande villkor tilldela alla sökande sådana lokaler. Det betyder dock inte att man behöver utöka sin anläggning för att kunna tillgodose alla ansökningar (artikel 13.4 i SERA-direktivet). Finns det inga lämpliga lokaler lediga och en sökande därför fått avslag på sin ansökan, kan den sökande dock vända sig till tillsynsmyndigheten för att få tvisten prövad (8 kap. 9 § fjärde stycket). Tillsynsmyndigheten får avgöra om tilldelningsprocessen följt järnvägslagens reglering, dvs. att den har varit icke-diskriminerande. Några skyldigheter för tjänsteleverantören att spara restkapacitet, så det ska finnas för att tillgodose ansökningar som kommer in vid en senare tid eller begränsa kontraktstiden finns inte vad gäller tilldelning av tjänstekapacitet, till skillnad från kapacitet på järnvägsnätet.

Som en extratjänst till järnvägsföretaget räknas biljettförsäljning på stationer till kunder. Det betyder att om någon som uppfyller lagens definition av tjänsteleverantör tillhandahåller tjänsten biljettförsäljning till ett järnvägsföretag eller annan sökande, ska försäljning även ske av övriga järnvägsföretags biljetter om detta begärs och det finns kapacitet för detta. Ett järnvägsföretag som har försäljning av sina egna biljetter omfattas inte av kravet eftersom man då inte kan sägas "tillhandahålla" biljettförsäljningstjänsten utan enbart förse sig själv. *Jernhusen AB* vill veta om regleringen innebär att det räcker med att tillhandahålla en sökande biljettautomater på stationer. Ett generellt svar på detta utifrån direktivets reglering är svårt att ge. Någon absolut skyldighet att förse ett järnvägsföretag med de tjänster som begärs finns inte. Om det inte finns några lokaler lämpliga för biljettförsäljning, torde det i många fall vara bättre med en biljettautomat än ingen biljettförsäljning alls. *Jernhusen* önskar också förtydliganden av huruvida en 7-Eleven-butik på t.ex. en station eller i köpcentret Gallerian i Stockholm omfattas av regleringen, om det i butiken säljs tågbiljetter. Utgångspunkten i regleringen i direktivet är att den enbart gäller biljettförsäljning på stationer. Motsvarande

skrivning föreslås tas in i järnvägslagen. Tolkningssvårigheter skulle därför kunna uppkomma i de situationer en 7-Elevenbutik finns i en stationsbyggnad. Den rimliga tolkningen får dock anses vara att det inte är den typen av försäljningsställen som avses i direktivet. 7-Eleven är en butikskedja som har butiker på många olika platser, inklusive stationer. Man är inte specialiserad på att förmedla tågbiljetter, utan förmedlar tågbiljetter som en liten del av sitt utbud. Det framstår inte som ändamålsenligt att 7-Eleven skulle omfattas av järnvägslagens reglering och tillsyn, helst som det i så fall enbart skulle handla om butiker som är belägna på stationer.

Euromaint AB anser att begreppen höghastighetståg, särskild anläggning och tyngre underhåll måste definieras närmare eftersom det lämnar tolkningsutrymme. Enligt *Euromaint* skulle bedömningen kunna utgå ifrån exempelvis den tid fordonet är ur trafik, antalet åtgärder som utförs, om det är fråga om fysiskt tunga komponenter eller om det handlar om åtgärder som kräver att fordonet lyfts.

Som framgår ovan bör SERA-direktivets definition av begreppet tyngre underhåll föras in i 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519). Det är således fråga om arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur bruk. Huruvida detta löser de tolkningsproblem som *Euromaint* pekat på är inte helt klart. Det är dock en fördel att hålla sig så nära direktivets skrivningar som möjligt, eftersom det är dessa som utgör tolkningsunderlag vid en eventuell prövning i myndighet eller domstol. När det gäller höghastighetståg upplyser *Euromaint* att enligt definitionen i TSD:n ”Rullande materiel (2008/232/EG) är en stor del av Sveriges större fordonsflottor att betrakta som höghastighetståg och det förhållandet att fordonet är ett höghastighetståg påverkar inte behovet av en särskild underhållsanläggning, vilket den föreslagna regleringen utgår ifrån. Alla järnvägsfordon kan, enligt *Euromaint*, behöva särskilda anläggningar för att underhållas. Vad som krävs av de särskilda anläggningarna varierar beroende på fordonslängd, möjlighet till isärkoppling av vagnar, drivmedel, placering av teknisk utrustning, undergolvssvarv och behov av tester m.m.

Det kan konstateras att det inte är lämpligt att i den svenska lagen införa mer långtgående definitioner än vad som framgår av direktivet. Det finns risk att en sådan inte står sig vid en prövning. Det förhållandet att järnvägsfordon är att betrakta som höghastighetståg och att tyngre underhåll av höghastighetståg särskilt omnämns i direktivet som en extratjänst, innebär dock att dessa tjänster omfattas av en mindre omfattande reglering än om de skulle betraktas som grundläggande tjänster. T.ex. gäller i många fall inte samma prisreglering. Även om det inte bör införas särskilda svenska legaldefinitioner, bör det införas ett bemyndigande varigenom det på lägre föreskriftsnivå kan preciseras vilka tjänster som avses omfattas av regleringen. Bemyndigandet bör omfatta såväl grundläggande tjänster som tilläggstjänster och extratjänster samt förfarandet för tillhandahållandet av tjänster.

7.2.5 Avgifter för tjänster

Regeringens förslag: Avgifter för järnvägstjänster och för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen i anläggningen för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för grundläggande tjänster får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för tilläggstjänster och extratjänster om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

Rimlig vinst ska definieras som 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.

Avgiftsbestämmelserna för tjänster ska även gälla för infrastruktur i terminaler som ägs och förvaltas av staten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om principerna för sina avgifter.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Promemorians definition av rimlig vinst innefattar ”finansiell risk” i stället för ”risk”. Vidare finns en bestämmelse om skyldigheter för tjänestetillhandahållare att på visst sätt tillhandahålla information om de avgifter som tas ut.

Remissinstanserna: Varken Trafikverket eller Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02) har invändningar mot förslaget att spårtilträdet i anläggningar för tjänster ska prissättas som tjänster. Båda noterar dock att om avsikten är att denna princip även ska gälla på statligt ägd och förvaldad infrastruktur inom terminaler krävs förtydliganden i lagtexten. Jernhusen AB konstaterar att enligt promemorian ska prissättning av tjänster och infrastruktur på depåer och godsterminaler inkludera begreppen ”rimlig vinst”, ”självkostnad” och ”genomsnittlig avkastning i branschen”. Jernhusen önskar förtydliganden av hur dessa begrepp ska tolkas samt när en tjänsteleverantör ska anses ensam om att tillhandahålla en viss tjänst. SJ AB instämmer i Jernhusens frågeställningar rörande begreppen rimlig vinst etc., men anser det riktigt att järnvägens konkurrenskraft ska beaktas vid prissättningen. Euromaint AB och Svensk kollektivtrafik anser av flera skäl att kravet på att offentliggöra information om vilka priser som tas ut för tjänster, inte är rimligt.

Skälen för regeringens förslag: Enligt nuvarande reglering finns endast en bestämmelse om avgifter för tjänster i 7 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519). Bestämmelsen har sitt ursprung i direktiv 2001/14/EG i vilket det klargörs att järnvägens konkurrenskraft ska beaktas vid prissättningen. I de fall det bara finns en leverantör av en tjänst ska leverantören kunna visa att avgiften är relaterad till kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och att den tas ut i förhållande till hur mycket tjänsten utnyttjas, dvs. den s.k. självkostnaden.

Genom förslagen i denna lagrådsremiss delas tjänsterna upp i olika kategorier – grundläggande tjänster (6 kap. 23 § andra stycket) respektive tilläggstjänster och extratjänster (6 kap. 23 c §). Anledningen till att en

sådan uppdelning bedömts nödvändig är bl.a. att grunderna för avgiftsuttaget skiljer sig åt. Enligt artikel 31.7 i SERA-direktivet får den avgift som tas ut för tillträde till spår inom sådana anläggningar för tjänster som avses i bilaga II punkt 2 till direktivet och tjänsterna i dessa anläggningar (grundläggande tjänster) inte överstiga kostnaderna för tillhandahållandet av tjänsten plus en rimlig vinst (självkostnad). Denna princip gäller oavsett om tjänsten tillhandahålls i monopol eller inte.

Självkostnaden visar vad en tjänst kostar leverantören att tillhandahålla den. Volymen kan påverka kostnadsnivåerna, t.ex. i form av stegvisa kostnader som kan komma att uppstå. För att fastställa ett pris per enhet måste tjänsteleverantören omvandla sin bedömning av tjänstens omfattning till en lämplig volym och uttagsenhet. Tjänsteleverantören bör därför ges viss flexibilitet i beräkningen av sina avgifter, eftersom volymerna inte med säkerhet kan bestämmas på förhand – utbudet kan exempelvis vara beroende av hur efterfrågan ser ut. Det bör därför vara möjligt för en tjänsteleverantör att beräkna sina priser över en längre kalkylperiod om det är lämpligt utifrån verksamhetens förutsättningar.

Vad som avses med rimlig vinst är i viss mån en bedömningsfråga. Ramarna definieras dock i artikel 3.17 i direktivet, som nu föreslås med viss språklig justering föras in i 1 kap. 4 § järnvägslagen. Enligt definitionen i direktivet är en rimlig vinst ”avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk, inbegripet beträffande intäkter, eller frånvaron av sådan risk som tjänsteleverantören löper och ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella sektorn under de senaste åren”. Även om flera remissinstanser problematiserat begreppet rimlig vinst, bör införandet av en definition av begreppet innebära ett förtydligande av hur stor den vinst eller avkastning kan tillåtas vara och som får läggas till självkostnadsberäkningen. Någon ytterligare specificering av hur självkostnad och rimlig vinst ska beräknas är inte lämplig eftersom det ytterst är EU-domstolen som avgör hur regleringen ska tolkas.

Avgiftsregleringen för tilläggstjänster och extratjänster är visserligen densamma som redogjorts för ovan, men gäller endast i de fall tjänsten tillhandahålls i monopol (jfr artikel 31.8 i SERA-direktivet). Om det finns flera alternativa tjänstetillhandahållare finns ingen annan reglering i järnvägslagen än att avgifterna måste vara icke-diskriminerande.

Jernhusen AB har pekat på att prissättningen ska påverkas av hur stor utbudssidan är, samtidigt som det är oklart huruvida denna bedömning ska göras utifrån ett lokalt eller nationellt perspektiv. Det kan konstateras att det i direktivet saknas närmare reglering av vad som avses med att en tjänst tillhandahålls av en ensam tjänsteleverantör. Som viss vägledning borde dock reglerna i direktivet om skyldighet att tillhandahålla tjänster kunna tjäna. En begäran om tillträde till en anläggning för en grundläggande tjänst får enligt artikel 13.4 endast avslås om det finns praktiskt möjliga alternativ som gör det möjligt att bedriva den aktuella trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden.

Både *Trafikverket* och *Utredningen om järnvägens organisation* noterar att enligt nuvarande bestämmelse i 7 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) ska infrastruktur i Trafikverkets terminaler avgiftsättas som kapaciteten på järnvägsnätet, dvs. den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. För att regelverket ska hänga

ihop och överensstämma med direktivet bör denna bestämmelse ändras så att även Trafikverkets anläggningar omfattas av ett avgiftstak som motsvarar självkostnad plus en rimlig vinst. Det betyder dock inte att Trafikverket med anledning härav ska höja avgifterna för tillträde till spåren i sina terminaler. Regleringen handlar om ett avgiftstak och regleringen är angelägen om att banavgifterna så långt möjligt hålls nere i syfte att främja tågtrafiken.

Enligt artikel 31.10 i SERA-direktivet ska tjänsteleverantörer förse den infrastrukturförvaltare till vilken anläggningen ansluter med information om de avgifter som tas ut för att få tillträde till tjänsten. Informationen ska publiceras i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivning (6 kap. 5 § järnvägslagen). Avsikten är att skyldigheten för infrastrukturförvaltaren att föra in sådana uppgifter i sin järnvägsnätbeskrivning kommer att regleras i förordning. Enligt direktivet ska det dock vara möjligt för tjänstetillhandahållaren att själv publicera uppgifterna på sin webbplats. Infrastrukturförvaltaren ska i sin järnvägsnätbeskrivning då hänvisa till denna webbplats. Flera remissinstanser, däribland *Euromaint AB* och *Svensk kollektivtrafik* har framfört invändningar mot promemorians förslag i denna del. Invändningarna handlar t.ex. om att en prislista inte är möjlig eftersom kostnaderna för fordonsunderhållet är beroende av så många faktorer att det inte är görligt att formulera en prislista. Det skulle i så fall kräva omfattande resurser att hålla en sådan lista aktuell, vilket skulle vara svårt eller omöjligt för mindre företag. Invändningarna handlar också om att en prislista skulle riskera att skada konkurrensen i stället för att främja den. Med beaktande av de invändningar som framförts mot förslaget och en tolkning av direktivets bestämmelse, bör det inte införas krav på att tjänsteleverantörer ska tillhandahålla information om sina priser i järnvägslagen. I stället bör det införas ett bemyndigande som möjliggör för reglering av krav på publicering av avgiftsinformation eller principer för avgiftuttag i anslutning till bestämmelserna om järnvägsnätbeskrivning i 5 kap. järnvägsförordningen (2004:526).

Sammanfattningsvis bör bestämmelsen om avgifter för tjänster i 7 kap. 8 § järnvägslagen ändras. Avgiften för grundläggande tjänster och för spårtillträde i anläggningar för sådana tjänster får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för tilläggstjänster och extratjänster om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster. Avgiftsbestämmelserna för tjänster ska även gälla för infrastruktur i terminaler som ägs och förvaltas av staten.

7.2.6 Prövning av tvister

Regeringens förslag: Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänstetillhandahållaren tilldelar den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian avser dock prövningen frågan om det förkommit diskriminering. Det föreslås också att det införs en särskild paragraf för tvistlösning rörande tjänster.

Remissinstanserna: *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* anser att stora delar av den i promemorian föreslagna nya paragrafen, 8 kap. 9 b §, överlappar nuvarande 8 kap. 9 §. Bestämmelsen bör därför förkortas eller sammanföras med 8 kap. 9 §. Även *Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02)* anser att bestämmelserna överlappar varandra och att de därför bör regleras i en och samma paragraf. Utredningen pekar också på de problem ett beslut från tillsynsmyndigheten att en sökande ska beviljas viss tjänstekapacitet kan få. Ska t.ex. andra företags beviljade kapacitet kunna dras in? Det kan i så fall vara en mycket ingripande åtgärd vid tilldelningen av spårtilträde inom anläggningar för tjänster.

Skälen för regeringens förslag: För att tillförsäkra ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande tillträde för järnvägsföretag till järnvägstjänster ska beslut om tillträde till grundläggande tjänster, inkl. tillträdet till anläggningarna de produceras i, kunna prövas av tillsynsmyndigheten (*Transportstyrelsen*). Om intressekonflikter uppstår och en sökande anser sig diskriminerad av tjänsteleverantörens beslut får den sökande därför enligt artikel 13.5 i SERA-direktivet rikta klagomål till regleringsorganet (tillsynsmyndigheten). Tillsynsmyndigheten ska behandla ärendet och vid behov, dvs. om det visar sig finnas fog för klagomålet, se till att en lämplig del av kapaciteten tilldelas den sökande. Sådana intressekonflikter kan uppkomma av olika skäl. Det vanligaste får antas vara att det helt enkelt är ont om plats i, eller i anslutningar till, vissa tjänstanläggningar. Det gäller kanske i synnerhet anläggningar i storstadsområdena eller när det gäller särskilt belastade sträckor utmed järnvägsnätet. Eftersom tjänsteleverantörer visserligen ska sträva efter och så långt möjligt tillgodose den totala efterfrågan på tjänster men det samtidigt inte ställs krav på att tjänsteleverantörer i detta syfte måste investera i ny kapacitet, kommer samtliga ansökningar av naturliga skäl inte kunna tillgodoses. Den prövning som ska göras handlar därför om att undersöka huruvida den sökande har blivit behandlad såsom direktivet föreskriver (6 kap. 23 a §) och om därmed avslaget går att motivera utifrån sakliga skäl.

Som både *Trafikverket*, *Transportstyrelsen* och *Utredningen om järnvägens organisation* i sina remissvar påpekat, sammanfaller regleringen i stora delar med nuvarande bestämmelse i 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) om prövning av tvister. Bestämmelserna bör därför föras samman i denna paragraf. Det bör införas ett nytt fjärde stycke i paragrafen av innebörden att om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst, görs bedömningen att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgänglig och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören tilldelar den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten. Det är således tjänsteleverantören själv som därefter måste rätta sig efter beslutet genom att tilldela den sökande viss del av tjänstekapaciteten och göra den omplanering av fördelning av tjänstekapaciteten som krävs för att följa tillsynsmyndighetens beslut. I likhet med vad som gäller i motsvarande tvistesituation vid fördelning av

kapacitet på järnvägsnätet, bör inte tillsynsmyndigheten på egen hand göra direkta ändringar i tjänsteleverantörens fördelning av tjänstekapacitet.

8 Styrning av infrastrukturförvaltare

8.1 Bakgrund

I SERA-direktivet regleras hur styrningen och finansieringen av infrastrukturförvaltarna ska se ut och utvecklas i syfte att utveckla gemenskapens järnvägar. Medlemsstaten ska därför ta fram en indikativ strategi för järnvägens infrastruktur och säkerställa att denna genomförs genom en avtalsöverenskommelse med infrastrukturförvaltaren.

De skyldigheter som direktivet anger ska träffa infrastrukturförvaltare vars verksamhet inte är av ringa omfattning och som huvudsakligen består i att tillhandahålla framkomlighet, dvs. infrastrukturkapacitet för järnvägstransporter (till skillnad från infrastruktur i anläggningar för tjänster, vars syfte är att möjliggöra tillhandahållandet av tjänsten). De infrastrukturförvaltare som i första hand omfattas av dessa skyldigheter är förutom Trafikverket, även Inlandsbanan AB, A-Train AB och Öresundsbrokonsortiet. Dessa aktörer får del av statlig finansiering eller omfattas av särskilda rättigheter för sin verksamhet.

Trafikverket förvaltar statligt ägda samt av staten hel- och delfinansierade järnvägsnät. Verksamheten planeras och styrs genom den långsiktiga nationella plan för transportsystemet (NP) som beslutas av regeringen som i huvudsak grundar sitt beslut på ett förslag som tas fram och remitteras av Trafikverket. Planen innehåller åtgärder för att underhålla, förnya och utveckla infrastrukturen på statliga hel- eller delfinansierade nät över en tolvårsperiod och ger besked om hur dessa åtgärder ska finansieras. Den nationella planen för transportsystemet utgör den svenska statens (tolvåriga) indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen och omfattar såväl statens spåranläggningar som förvaltas av Trafikverket som de tre banorna Arlandabanen, Inlandsbanan och Öresundsbrobanan som förvaltas i bolagsform.

Inlandsbanan

Staten är ägare och det kommunala bolaget Inlandsbanan AB (IBAB) är förvaltare av Inlandsbanan. Trafiken på inlandsbanan bedrivs av ett dotterbolag till IBAB, Inlandstrafiken AB. Mellan staten och IBAB har tecknats ett avtal om ändrat huvudmannaskap för Inlandsbanan enligt vilket nyttjanderätten och det totala ansvaret för banan överläts till IBAB.

Arlandabanen

Ägare av Arlandabanen är det statligt ägda bolaget Arlandabanen Infrastructure AB (AIAB). Nyttjanderätten har överlåtits till det privata bolaget A-Train AB och bolaget är förvaltare av banan. A-Train har

också tillstånd som järnvägsföretag och bedriver trafik på banan. Mellan AIAB och A-Train har tecknats ett avtal.

Öresundsbanan

Ägare av Öresundsbanan är svenska och danska staten genom Öresundsbrokonsortiet. Konsortiet består av det svenska statliga bolaget Svedab och det danska statliga bolaget AS Öresund. Enligt det konsortialavtal som träffats mellan svenska och danska staten ska Öresundsbrokonsortiet såsom en enhet äga och svara för planering, projektering, finansiering, byggnation, drift och underhåll av en avgiftsfinansierad fast förbindelse för järnvägs- och vägtrafik mellan Kastrup och Limhamn. Trafiken på Öresundsbanan bedrivs av järnvägsföretag och andra sökande som har ansökt om och tilldelats kapacitet på banan av Trafikverket respektive Banedanmark.

Öresundsbrokonsortiet är infrastrukturförvaltare för Öresundsbanan enligt såväl svensk som dansk lag och har således tillstånd som sådan av respektive lands tillsynsmyndighet. Gränserna för infrastrukturförvalterskapet följer brons landsgränser i enlighet med Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivning.

Banedanmark och Trafikverket utför på uppdrag av Öresundsbrokonsortiet tjänster som bandriftledning, trafikledning, trafikplanläggning samt hanterar ansökningar och fördelar kapacitet på danskt respektive svenskt territorium. Banedanmark och Trafikverket är också uppborgsmyndighet för avgifter på den danska respektive den svenska sidan av Öresundsförbindelsen.

Hur banorna styrs, planeras och finansieras

Öresundsbrobanans verksamhet planeras, styrs och finansieras i den nationella planen för transportsystemet (NP). Inlandsbanan finansieras också i den nationella planen men verksamheten planeras och styrs helt genom avtal. Arlandabanen finansieras helt genom avgifter från marknaden och erhåller därför ingen statlig finansiering. Den svenska statens planer för utvecklingen av infrastrukturen vid Arlandabanen fastställs däremot i den nationella planen.

8.2 Vissa styrande dokument

8.2.1 Inledning

SERA-direktivet reglerar förekomsten av tre olika typer av dokument som på olika sätt syftar till att klargöra roller, ansvar och åtaganden i den del av järnvägsinfrastrukturen som finansieras med offentliga eller offentligt rättligt reglerade medel. Det gäller dels en indikativ strategi för utveckling av den nationella infrastrukturen (artikel 8.1), dels infrastrukturförvaltares verksamhetsplaner (artikel 8.3), dels avtalsöverenskommelser (eller motsvarande regleringsåtgärder när det gäller myndigheter) mellan medlemsstaten och berörda infrastrukturförvaltare (artikel 30.2 och bilaga V).

8.2.2 En nationell indikativ strategi

Regeringens bedömning: Den indikativa strategi som det ställs krav på i SERA-direktivet motsvarar nuvarande nationella infrastrukturplaner (NP).

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Har inte framfört några invändningar mot bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt direktivets artikel 8.1 i SERA-direktivet ska medlemsstaterna utveckla sin nationella järnvägsinfrastruktur med beaktande av, när så är nödvändigt, unionens allmänna behov, inklusive behovet att samarbeta med angränsande tredjeländer. För detta ändamål ska staterna senast den 16 december 2014, efter samråd med berörda parter, offentliggöra en ”indikativ strategi” för utveckling av järnvägsinfrastrukturen i syfte att tillgodose framtida rörlighetsbehov vad beträffar underhåll, förnyelse och utveckling av infrastrukturen på grundval av en hållbar finansiering av järnvägs-systemet. Strategin ska omfatta en period av minst fem år och ska kunna förlängas.

Planering samt finansiering och genomförande av statligt finansierade åtgärder i järnvägsinfrastruktur behöver, för att fungera på ett ändamålsenligt sätt, anpassas både till behov av långsiktighet och till det faktum att investeringskostnaderna i stor utsträckning belastar statens budget, vilken som grundregel gäller för ett år i taget. I Sverige är möjligheter till sådana avvägningar implementerade genom bestämmelser i riksdagsordningen (RO) samt genom grundlagsfästa bestämmelser i regeringens formen (RF).

Med stöd av 9 kap. 6 § RF kan riksdagen besluta om riktlinjer för statens verksamhet även för tid efter den följande budgetperioden. Syftet med denna ordning är att riksdagen ska ges tillfälle att på ett tidigt stadium diskutera och ta ställning till inriktningen av reformer på längre sikt än det kommande budgetåret. Av 3 kap. 2 § RO framgår att en proposition med förslag om riktlinjer enligt den nämnda bestämmelsen i RF bör innehålla en uppskattning av de framtida kostnaderna för det ändamål som förslaget avser. Vidare framgår att om ett förslag till anslag grundar sig på en plan för en längre tid än den för vilken anslaget har beräknats i propositionen, bör planen redovisas. Syftet med denna bestämmelse är att skapa en koppling mellan långsiktiga riktlinjebeslut och årliga beslut om statens budget.

I överensstämmelse med ovan beskrivna bestämmelser finns sedan i början av 1990-talet en planeringsprocess med avseende på järnvägsinfrastrukturens utveckling och vidmakthållande. Med utgångspunkt i vad som presenterades i regeringens proposition *Investeringar i trafikens infrastruktur m.m.* (prop. 1992/93:176) har den statliga planeringen av investeringar i järnvägar resulterat i tioåriga planer för perioderna 1994–2003 och 1998–2007 samt i tolvåriga planer för perioderna 2004–2015 och 2010–2021.

Den senare omfattar även övriga trafikslag. Processen fram till fastställande av dessa planer har för varje period varit uppdelad i två etapper. Först har en inriktningsplanering genomförts och avslutats med att riksdagen på grundval av en infrastrukturproposition fattat beslut om investeringarnas omfattning och inriktning för aktuell planperiod. Nästa steg har varit en åtgärdsplanering som inneburit att berörda myndigheter har utarbetat nationella planer som regeringen därefter fastställt. Dessa planer har sedan genomförts av dåvarande Banverket i den takt som riksdagens årliga budgetbeslut medgivit samt med hänsyn till andra faktorer som fysisk planering av aktuella åtgärder. Förutom årliga beslut om anslagsmedel fattar riksdagen inom ramen för budgetprocessen beslut om s.k. beställningsbemyndiganden som ger regeringen möjlighet att bemyndiga myndigheter att ingå ekonomiska åtaganden som sträcker sig längre än det aktuella budgetåret samt om annan finansiering än med anslag, t.ex. med lån eller avgifter. Därefter beslutar regeringen i regeringsbrev om tilldelning av budgetårets anslagsmedel och om andra finansiella villkor.

Ansvar för att genomföra den trafikslagsövergripande nationella planen för 2010–2021 har legat på Trafikverket, som inrättades den 1 april 2010 i och med att Banverket avvecklades. Trafikverkets och regeringens respektive roller och ansvar i förhållande till planen framgår av förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

Den 13 juni 2012 fattade riksdagen beslut om regeringens proposition Planeringssystem för Transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr 2011/12:257). I det sammanhanget uttalade såväl riksdag som regering att den ovan beskrivna ordningen bör gälla även framdeles. I linje med detta fattade riksdagen den 18 december 2012 beslut om regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Regeringen har den 3 april 2014 med stöd i riksdagens beslut fastställt Trafikverkets förslag med ändringar till en ny nationell plan för utveckling av transportsystemet 2014–2025.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att de nationella planerna uppfyller direktivets krav på medlemsstaterna att offentliggöra en indikativ strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Av planen framgår hur och i vilken omfattning regeringen avser att finansiera drift, underhåll och trafikledning inom järnvägsområdet under perioden. Vidare framgår planerade medel till investeringar i ny järnvägsinfrastruktur. Det framgår också vilka belopp regeringen bedömer kommer att kunna ges i bidrag till järnvägsinfrastrukturförvaltarna Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet under planperioden. Vidare gäller planerna minst tio år, dvs. mer än de fem år som utgör direktivets minimikrav och planernas fastställelse föregås av remittering till ett stort antal instanser vilket gör att direktivets krav på samråd med berörda parter tillgodoses. Bedömningen görs därför att några ytterligare åtgärder för att genomföra denna bestämmelse i direktivet inte krävs.

8.2.3 Verksamhetsplaner

Regeringens förslag: 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 infrastrukturförvaltare ge berörda företag, organisationer och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

Tillsynsmyndigheten får besluta att förvaltare av lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från krav på att upprätta en verksamhetsplan. EU-kommissionens samtycke ska dock inhämtas innan beslut fattas om infrastrukturen faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till SERA-direktivet.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om verksamhetsplaner och om när en verksamhetsplan senast ska vara upprättad.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorians förslag gäller kravet på att upprätta en verksamhetsplan för alla infrastrukturförvaltare. Kraven begränsas inte till infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel.

Remissinstanserna: *Trafikverket* stödjer i stort förslaget i promemorian. *Trafikverket* ser dock behov av en dialog med Näringsdepartementet eller den myndighet som ska meddela föreskrifter om verksamhetsplaner. Det är viktigt att finna effektiva former och upplägg för verksamhetsplaner och hur dessa ska förhålla sig till nationella transportinfrastrukturplaner, redovisning av byggstarter och järnvägsnätbeskrivningar. *Stockholms läns landsting* välkomnar den ökade ambitionen för den strategiska planeringen genom att ta fram verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. *SJ AB* ställer sig positivt till kravet på verksamhetsplan för stora infrastrukturförvaltare och anser det rimligt att undanta småanläggningar från betungande EU-krav. *Öresundsbrokonsortiet/Svedab* påpekar att det är rimligt att den verksamhetsplan som *Trafikverket* ska anta och det avtal som ska ingås med behörig myndighet för Öresundsbron del ingås med de två nationella infrastrukturförvaltarna i respektive land och inte direkt med Öresundsbrokonsortiet. *Svensk kollektivtrafik* anser att samråd rörande verksamhetsplan bör ske med berörda "organisationer och myndigheter", och inte med "företag och myndigheter", som föreslås i 6 kap. 1 a §. *Utredningen om järnvägens organisation N 2013:02* anser att om kravet på verksamhetsplan ska regleras i järnvägslagen, bör regleringen förtydligas. Det bör framgå när verksamhetsplan ska antas, hur ofta, vad den ska innehålla och formerna för samråd samt vilka som ska anses berörda. *Utredningen* anser också paragrafen rörande undantag (6 kap. 24 a §) bör formuleras utan dubbelnegation för att underlätta läsning och förståelse.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 8.3 i SERA-direktivet framgår att infrastrukturförvaltare ska anta en verksamhetsplan som ska innehålla investerings- och finansieringsprogram. Planerna ska utformas

så att de säkerställer att såväl användning och utveckling som tillhandahållande av den aktuella infrastrukturen sker på ett optimalt och effektivt sätt. Samtidigt ska ekonomisk balans säkerställas genom att medel tillhandahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att kända sökande och, på deras egen begäran, också potentiella sökande får tillgång till den relevanta informationen och ges möjlighet att ge sina synpunkter när det gäller innehållet i verksamhetsplanen i fråga om villkoren för tillträde och användning, samt arten, tillhandahållandet och utvecklingen av infrastrukturen innan planen fastställs av infrastrukturförvaltaren. Verksamhetsplanen ska korrespondera till den indikativa strategin, vilket torde innebära att den i likhet med denna ska sträcka sig över en period om minst fem år, och bör således vara av en mer övergripande karaktär. En sådan plan bör revideras vid behov, t.ex. efter det att regeringen fastställt en ny nationell plan.

Bedömningen görs att kravet på infrastrukturförvaltare att upprätta och anta en verksamhetsplan bör införlivas i svensk rätt genom järnvägslagen (6 kap. 1 a §). Som *Utredningen om järnvägens organisation* konstaterar är artikel 8 i SERA-direktivet inte helt tydlig i fråga om vilka krav som ställs på innehållet i och framtagandet av en verksamhetsplan, eller vilka infrastrukturförvaltare som ska omfattas av regleringen. Den rimligaste tolkningen utifrån innehållet i hela artikel 8 innebär dock att de infrastrukturförvaltare som får anses omfattas av kravet är sådana som mottar offentliga medel i verksamheten. Av paragrafen bör därför, till skillnad från förslaget i promemorian, framgå att bestämmelsen riktas till infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel. Det behöver dock inte vara fråga om direkta anslag, utan det kan även avse statliga garantier eller dylikt. Det skulle också kunna avse kommunala medel. En indikation om vilka infrastrukturförvaltare som avses i direktivet ges genom bestämmelsen om vilka infrastrukturförvaltare som, med godkännande från EU-kommissionen, kan undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan (jfr artikel 2.4 och 6 kap. 24 a §). Det gäller förvaltare av lokal och regional infrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion. Mot bakgrund härav, och även om regleringen av verksamhetsplaner i stora delar hör ihop med regleringen om indikativ strategi och incitamentsavtal, skulle de infrastrukturförvaltare som träffas av kravet på att upprätta en verksamhetsplan kunna vara fler än de som bedömts omfattas av kraven rörande strategier och avtal. Bedömningen görs dock att, om undantagsmöjligheterna utnyttjas fullt ut, återstår kravet i huvudsak endast beträffande Trafikverkets nät, Inlandsbanan, Arlandabanan och Öresundsbron.

Både vad gäller vilka infrastrukturförvaltare som ska träffas av kravet och i övrigt, bör regleringen preciseras på lägre föreskriftsnivå än lag. I 6 kap. 25 § järnvägslagen föreslås ett bemyndigande att meddela föreskrifter om verksamhetsplaner. I sådana föreskrifter kan, utöver annat, föreskrivas när en verksamhetsplan senast ska vara upprättad och antagen samt vilka infrastrukturförvaltare som träffas av reglerna eller undantas från dessa. Det senare kan naturligtvis inte omfatta infrastrukturförvaltare för vilka det ställs krav på medgivande från EU-kommissionen för att undantas från kravet.

Trafikverket framhåller att det är viktigt att finna effektiva former och upplägg för verksamhetsplaner och hur dessa ska förhålla sig till nuvarande nationella transportinfrastrukturplaner, redovisning av byggstartar och järnvägsnätbeskrivningar. Regeringen delar Trafikverkets uppfattning. När närmare regler utformas är det viktigt att det sker på ett sätt som så långt möjligt begränsar den administrativa bördan och möjliggör att samordningseffekter tas tillvara, t.ex. genom att uppgifter som infrastrukturförvaltaren har en skyldighet att presentera enligt andra regleringar även kan användas i detta syfte. Regelutvecklingen bör ske i dialog med Trafikverket och andra berörda så att det kan säkerställas att verksamhetsplanen blir ett effektivt och användbart instrument i de verksamheter som ska omfattas av kravet.

När det gäller Trafikverket kan också konstateras att verket redan i dag upprättar ett antal styrande dokument för sin verksamhet som utgår från regeringens styrande beslut, såsom det årliga regleringsbrevet och regeringens beslut om fastställande av nationell plan för utveckling av transportsystemet (NP). Två exempel på styrdokument som Trafikverket upprättar är den rullande verksamhetsplaneringen över tre år som fastställs i slutet av varje år samt järnvägsnätbeskrivningen och den tillhörande tågplanen.

Det faktum att bestämmelsen i direktivet ställer krav på att kända och potentiella sökande av infrastrukturkapacitet ska få möjlighet att samråda med infrastrukturförvaltaren om de villkor för tillträde och användning av infrastrukturen som ska framgå av verksamhetsplanen, skulle t.ex. kunna innebära en överlappning av regler. Motsvarande samrådsskyldighet gäller även inför fastställandet av den järnvägsnätbeskrivning som infrastrukturförvaltarna ska upprätta enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519). *Svensk kollektivtrafik* har påpekat att samrådsskyldigheten för infrastrukturförvaltaren innan planen antas bör omfatta även berörda organisationer, och inte som föreslås i promemorian enbart företag och myndigheter. Regeringen delar denna uppfattning. Samråd ska således även ske med exempelvis museijärnvägsföreningar i den mån sådana kan anses berörda av verksamhetsplanen. Det bör dock framhållas att samrådet rörande verksamhetsplanen i första hand avser vidmakthållandet och utvecklingen samt användningen av medel i infrastrukturen.

Det går dock inte att komma runt det faktum att kravet på att upprätta en verksamhetsplan innebär en administrativ pålaga som kräver resurser. Bland annat mot bakgrund härav ges, som nämnts ovan, i artikel 2.4 i SERA-direktivet en möjlighet att undanta infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden från krav på att upprätta en verksamhetsplan. Samtycke till att meddela ett sådant undantag krävs dock ifrån EU-kommissionen innan beslut fattas. Det bör i järnvägslagen införas en sådan undantagsmöjlighet (6 kap. 24 a §). Eftersom begreppet järnvägsinfrastruktur i järnvägslagen är vidare än den definition av begreppet som finns i SERA-direktivet, omfattar dock kravet på samtycke från EU-kommissionen endast sådan infrastruktur som faller in under direktivets definition av begreppet.

Sammanfattningsvis bör det i järnvägslagen införas regler om verksamhetsplan, om möjligheter till undantag från kravet om att upprätta en

verksamhetsplan samt föreskriftsbemyndigande varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om verksamhetsplaner och när en verksamhetsplan senast ska vara upprättad.

8.2.4 Avtal med incitament till infrastrukturförvaltare m.m.

Regeringens bedömning: Regeringen bör fullgöra uppgiften som behörig myndighet enligt artikel 30.2 i SERA-direktivet. Det innebär att regeringen tecknar avtal om incitament eller, när det gäller Trafikverket, vidtar motsvarande regleringsåtgärder. Regeringen bör dock, om det bedöms lämpligt, ha möjlighet att överlåta skyldigheten att ingå avtal till annan part. Befintliga avtal och regleringsåtgärder mellan staten och berörda infrastrukturförvaltare uppfyller i stor utsträckning redan de krav som ställs i direktivet.

Promemorians bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. I promemorian anges inte att regeringen, i egenskap av behörig myndighet, bör få överlåta skyldigheten att ingå avtal till annan part om det bedöms lämpligt.

Remissinstanserna: *Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB)* delar inte promemorians bedömning att de avtalsöverenskommelser som ska ingås mellan behörig myndighet och infrastrukturförvaltaren ska ingås mellan staten och A-Train AB. Skälet för detta är att det är AIAB som är avtalspart med A-Train AB och det därför dels redan finns avtal som reglerar de skyldigheter som A-Train AB har som infrastrukturförvaltare, dels att A-Trains nyttjanderätt till Arlandabanan när som helst kan upphöra i de fall bolaget inte sköter sina åtaganden gentemot AIAB. *A-Train AB* anser att eftersom Arlandabanan inte erhåller någon statlig finansiering kan direktivets krav om särskilda överenskommelser mellan staten och infrastrukturförvaltare inte innebära nya skyldigheter för A-Train. Det framgår inte av promemorian på vilket sätt staten avser att ge A-Train de incitament till sänkta kostnader m.m. som krävs i direktivet.

Skälen för regeringens bedömning

Avtalens innehåll och struktur

Enligt direktivets artikel 30.2 ska medlemsstaterna säkerställa att avtalsöverenskommelser ingås mellan den behöriga myndigheten och berörda infrastrukturförvaltare för en period som ska vara förenlig med infrastrukturförvaltarens verksamhetsplan, dvs. minst fem år. Dessa överenskommelser ska utformas så att infrastrukturförvaltarna ges incitament att sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifterna. Incitamenten ska ges med vederbörlig hänsyn till säkerhet samt upprätthållande och förbättring av kvaliteten på aktuella infrastruktur tjänster. Medlemsstaterna kan också genomföra dessa incitament genom regleringsåtgärder eller genom en kombination av avtal och regleringsåtgärder. I direktivets bilaga V specificeras förhållandevis detaljerade krav om vad avtalen eller regleringsåtgärderna ska omfatta.

Av direktivets artikel 8.4 följer att medlemsstaterna ska säkerställa att berörda infrastrukturförvaltarens resultaträkningar är balanserade under normala verksamhetsförhållanden och över en rimlig period av högst fem år. I det ligger att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet, inkomster utan återbetalningskrav från privata källor och statlig finansiering, inbegripet förskottsbetalningar från staten i förekommande fall, åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen. Även dessa delar bör fastställas i avtalsöverenskommelserna.

Formen för incitamenten till Trafikverket

Som framgått ovan är det den behöriga myndigheten som ska ingå avtalsöverenskommelser med infrastrukturförvaltarna. I Sverige bör regeringen vara sådan behörig myndighet som omnämns i direktivet. Det bör dock finnas möjligheter att, när så bedöms lämpligt, överlåta till annan part att ingå avtal (se nedan).

Eftersom Trafikverket, den i särklass största infrastrukturförvaltaren, är en statlig förvaltningsmyndighet uppstår den komplikationen att en civilrättsligt bindande avtalsöverenskommelse inte kan upprättas. Det beror på att regeringen och Trafikverket båda ingår i den juridiska personen staten. Emellertid tillåter direktivet enligt artikel 30.3 att aktuella incitament, förutom genom avtalsöverenskommelser, även kan ges genom regleringsåtgärder. När det gäller Trafikverket faller det sig därmed naturligt att incitamenten m.m. ges genom regleringsåtgärder och inte genom avtalsöverenskommelser. Bland dessa är framförallt regeringens årliga beslut om regleringsbrev till Trafikverket av betydelse. Även andra styrande dokument har relevans i sammanhanget, t.ex. förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket samt det s.k. styrplanverket med prestandamål för uppföljning av verksamheten i Trafikverket. Kraven i artikel 8.4 om ekonomisk balans tillgodoses beträffande Trafikverket genom de regelverk som gäller finansiering och redovisning i statliga myndigheter.

En viktig regleringsåtgärd bör också vara den nationella planen för transportinfrastruktur. Planen bör därmed vara utformad så att den uppfyller två olika krav i direktivet. Dels en indikativ strategi för all järnvägsinfrastruktur i landet (dvs. i enlighet med vad som beskrivs i avsnitt ovan), dels en mer detaljerad reglering av Trafikverkets verksamhet med avseende på järnvägsinfrastruktur. Eftersom Trafikverket är den i särklass största förvaltaren av järnvägsinfrastruktur överlappar dessa båda delar av planen varandra i stor utsträckning. Som framgått ovan rymmer dock planen avsedd tilldelning av medel till andra infrastrukturförvaltare, i dessa delar är planen inte en reglering av Trafikverkets verksamhet utan endast en del av den indikativa strategin för järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling i stort. Dessutom innehåller planen delar som avser övriga trafikslag och som därmed inte fyller någon funktion i förhållande till direktivet.

Till regeringens fastställelse av den nationella planen för perioden 2014–2025 hör en särskild bilaga som redogör för vilka delar av planen som utgör de regleringsåtgärder som följer av SERA-direktivet. I bilagan framgår även vilka övriga regleringsåtgärder som an knyter till direktivets krav på den behöriga myndigheten (regeringen) att ge infrastruktur-

hållaren i fråga (Trafikverket) incitament att sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifterna. Bedömningen görs att ovan nämnda och redan befintliga regleringsåtgärder till sin form motsvarar direktivets krav i aktuella delar. Dock kan det finnas anledning för regeringen att komplettera och utveckla vissa delar i aktuella dokument för att fullt ut motsvara direktivets krav.

I artikel 30.1 anges att infrastrukturförvaltare ska ges incitament att sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på banavgifterna. Av direktivets artikel 30.4 framgår vidare att om aktuella incitament genomförs genom regleringsåtgärder ska detta bygga på en analys av de kostnadsminskningar som går att uppnå. Inslaget av incitamentsstyrning är en viktig komponent i det svenska systemet för anslagstilldelning. Enligt det så kallade ramanslagssystemet används i Sverige (och som introducerades budgetåret 1993/94) räknas anslag årligen upp med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i ekonomin. En viktig byggsten i ramanslagsmodellen är den så kallade pris- och löneomräkningen (PLO) som syftar till att myndigheterna i sina anslag kompenseras för omvärldens prisförändringar samtidigt som de åläggs ett effektivitets- och produktivitetskrav. Systemet har förstärkt myndigheternas incitament att effektivisera, följa upp och hålla nere kostnaderna i verksamheten.

Formen för incitament till infrastrukturförvaltare som är bolag

Bedömningen är att direktivets huvudalternativ, att ge aktuella incitament genom avtalsöverenskommelser, bör tillämpas vad gäller andra infrastrukturförvaltare än Trafikverket. Skälen till denna bedömning är i korthet följande. För det första finns inte det hinder att ingå avtal som gäller för Trafikverket då övriga förvaltare av järnvägsinfrastruktur är från staten fristående juridiska personer. För närvarande bedöms Inlandsbanan AB, A-Train AB och Öresundsbrokonsortiet berörda av direktivets krav på avtalsöverenskommelser. För det andra finns sedan tidigare avtal som reglerar förhållandet mellan staten och dessa bolag. Dessa avtal motsvarar redan, åtminstone till sina utgångspunkter, direktivets krav.

Bedömningen är att det är en rimlig ordning att staten åtar sig vissa ekonomiska förpliktelser för en viss tid och att bolagen som motprestationer förbinder sig att leverera vissa bestämda tjänster till en viss kvalitet. Dessutom är bedömningen här att det är rimligt att denna ordning fastställs i ett avtal. Avtalsöverenskommelserna kan därmed liknas vid köpekontrakt där staten uppträder som köpare och bolagen som leverantörer av vissa tjänster.

Den preliminära bedömningen är att befintliga avtal kan komma att behöva ses över med hänsyn till direktivets krav. En sådan översyn bör innehålla följande tre delar. För det första bör nuvarande avtal mellan staten och de berörda infrastrukturförvaltarna analyseras. Om slutsatsen av denna analys blir att något eller några av avtalen behöver ändras med hänsyn tagen till direktivets krav bör en omförhandling av befintliga avtal genomföras. För det tredje ska förslag till nya avtal redovisas till regeringen. Regeringen bör därefter bemyndiga berört statsråd att för statens räkning ingå dessa avtalsöverenskommelser. Om det, som exempelvis beträffande A-Train AB, finns ett särskilt statligt bolag som

ansvarar för avtalet för statens räkning – AIAB, bör regeringen kunna överlåta skyldigheten att teckna avtal till detta bolag.

8.3 Infrastrukturförvaltare ska utveckla ett anläggningsregister

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådana register.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *A-Train AB* påpekar att begreppet järnvägsanläggningar inte definieras i järnvägslagen. Orden ”sina järnvägsanläggningar” bör därför ändras till ”sin järnvägsinfrastruktur”.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 30.7 ska infrastrukturförvaltare upprätta och föra ett register över de tillgångar de är ansvariga att förvalta, vilket ska användas för att bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera eller ersätta dessa. Detta ska åtföljas av närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

Bedömningen görs att denna reglering bör införas på lägre föreskriftsnivå än lag. Det bör därför införas ett bemyndigande i järnvägslagen till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att införa krav på ett sådant register och regler om vad registret ska innehålla. I föreskrifterna ska också anges datum för när registret ska vara slutligt upprättat. Skyldigheten att upprätta ett anläggningsregister bör endast träffa infrastrukturförvaltare som mottar statlig finansiering eller omfattas av särskilda rättigheter för sin verksamhet. För närvarande görs bedömningen att skyldigheten därmed omfattar Trafikverket, Inlandsbanan AB, *A-Train AB* och Öresundsbrokonsortiet. Det föreslagna föreskriftsbemyndigandet innefattar dock även en rätt att avgöra vilka infrastrukturförvaltare som bör omfattas av kravet utifrån SERA-direktivets reglering och syfte med bestämmelsen. *A-Train AB* har i sitt remissvar ansett att begreppet järnvägsanläggningar bör ändras till järnvägsinfrastruktur, som redan i dag finns legaldefinerat i järnvägslagen. Det kan emellertid konstateras att det krävs ytterligare analyser för att avgöra vilka anläggningar som tas upp i registret. I bilaga V till SERA-direktivet, som har viss betydelse för tolkningen, omnämns både infrastruktur och anläggningar för tjänster. Det lämpligaste bedöms därför vara att i kommande föreskrifter avgränsa vad som menas med järnvägsanläggningar i detta fall. Att kalla registret infrastrukturregister skulle också kunna leda till risk för förväxling med det nationella infrastrukturregistret som enligt 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519) ska föras av tillsynsmyndigheten.

Arbete pågår för närvarande i Trafikverket med att förbättra det anläggningsregister som Trafikverket för över järnvägsanläggningen myndigheten ansvarar för. I regleringsbrev till Trafikverket för 2014 fick myndigheten i uppdrag att lämna en redovisning till Regeringskansliet

(Näringsdepartementet) av hur myndigheten bedömer att den kommer att kunna leva upp till direktivets krav om ett anläggningsregister och vilka kostnader eller andra konsekvenser som myndigheten bedömer kan uppstå till följd av de åtgärder som direktivets krav innebär för Trafikverkets del. En redovisning lämnades till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 1 juli 2014. Av redovisningen framgår att Trafikverket bedömer att man i huvudsak lever upp till kraven i artikel 30.7. Trafikverket anför vidare i sin redovisning att det kan finnas skäl för att få ytterligare tid för anpassningar för det fall det genom lagstiftning ställs ytterligare krav.

I syfte att undvika onödig administrativ belastning och hålla kostnader nere bör Trafikverkets arbete att utveckla ett sådant register så långt möjligt samordnas med andra berörda infrastrukturförvaltare som bör ges möjlighet att utnyttja det utvecklingsarbete som Trafikverket härmed gjort. Dessa bör därför ges tillgång till Trafikverkets specifikationer över registrets utformning. Specifikationerna ska kunna tjäna som underlag för dessa infrastrukturförvaltare att upprätta eller vidareutveckla egna anläggningsregister i enlighet med direktivets krav.

9 Organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad

9.1 Bakgrund

SERA-direktivet syftar till att öka effektiviteten i järnvägssystemet och ge förutsättningar för en fungerande och konkurrenskraftig marknad för järnvägstransporter. Med vissa möjligheter till undantag är utgångspunkten att marknaden för järnvägstransporttjänster så långt möjligt öppnas och utsätts för konkurrens. Således avses marknaden för godstrafik och den internationella järnvägstrafikmarknaden fullt ut öppnas för konkurrens, medan rätten till tillträde till den inhemska persontrafikmarknaden får begränsas. Medlemsstaterna bör däremot behålla det övergripande ansvaret för utvecklingen av infrastrukturen som får finansieras med statliga medel. Den ökade effektiviteten i utbudet av tjänster i infrastrukturen ska i stället åstadkommas genom att infrastrukturförvaltare i avtal med medlemsstaten eller genom regleringsåtgärder ges incitament till bättre kvalitet och sänkta kostnader för nyttjandet av infrastrukturen.

Såväl infrastrukturförvaltare som järnvägsföretag ska ges en sund ekonomisk struktur. Överföring av offentliga medel till transportverksamhet är i princip förbjudet och får endast ske om det finns särskilda skäl i enlighet med unionens regler om statligt stöd. Särskilda skäl kan t.ex. föreligga för persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse. Medlemsstaternas behörighet när det gäller planering och finansiering av infrastruktur påverkas däremot inte av dessa begränsningar.

Järnvägsföretag ska vidare ha en status som oberoende operatörer som handlar på ett marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens

behov (artikel 5). Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av medlemsstaterna har en oberoende ställning när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring, som innebär att de ska hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens (artikel 4). (Genom att Sverige har organiserat även offentligt ägda järnvägsföretag i separata juridiska personer i form av bolag bedöms bestämmelsen redan vara införd i Sverige.)

För att under dessa förhållanden säkerställa framtida utveckling och effektiv drift är det nödvändigt att vissa verksamheter drivs var för sig och redovisas separat. Den i första hand redovisningsmässiga åtskillnaden och transparensen som föreskrivs i direktivet ska ge förutsättningar för att upptäcka och motverka betalningsströmmar och korssubventionering mellan olika verksamheter. SERA-direktivet innehåller därför krav på att åtskillnad i redovisningen ska göras dels mellan transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur, dels mellan tillhandahållandet av godstransporter och persontransporter inom samma företag.

I ett fall ställs även ett tvingande krav på en viss organisatorisk åtskillnad. Till skillnad från kravet på redovisningsmässig åtskillnad som syftar till att kunna övervaka att företaget inte ges ekonomiska fördelar till följd av subventionsströmmar mellan verksamheter, syftar detta krav till att förhindra och övervaka att företaget eller organ som äger strategiskt viktiga funktioner som anläggningar för tjänster ges otillbörligt företräde till dessa. Således ska tjänsteleverantörer som står under direkt eller indirekt kontroll av ett dominerande företag som är aktivt på den berörda nationella transportmarknaden där tjänsten används även organisera verksamheten separat från den dominerande aktörens verksamhet. Tjänsteverksamheten ska vara organiserad på ett sådant sätt att beslut om villkor och tillträde till tjänsten sker oberoende från det dominerande företagets verksamhet.

9.1.1 Krav på redovisningsmässig åtskillnad

Regeringens förslag: Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska upprätta separata resultat- och balansräkningar för respektive verksamhet. Allmänna medel som betalas ut till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska upprätta separata resultat och balansräkningar. Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte överföras till andra verksamheter och ska redovisas enligt förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg (EU:s kollektivtrafikförordning).

Skyldighet att särredovisa gäller inte för verksamhet vid fristående lokala och regionala järnvägsnät för persontrafik, med undantag för järnvägsföretag som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Bestämmelserna är lagtekniskt utformade på annat sätt. Kravet på järnvägsföretag som bedriver både person- och godstransporter att särredovisa är i promemorian inte begränsat till dem som bedriver *offentligt finansierade* persontransporter.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* upplyser att när direktiv 2001/12/EG införlivades i järnvägslagen slogs två redovisningsbestämmelser från direktivet samman i en paragraf, 4 kap. 1 § järnvägslagen, vilket resulterade i en otydlig bestämmelse. Efterson samma uppdelning består i SERA-direktivets artikel 6.1 respektive 6.3, bör bestämmelsen nu delas upp i två paragrafer. Transportstyrelsen anser vidare att artikel 6.3 bör tolkas så att den enbart träffar företag som utför både godstransporter och sådana persontransporter som bedrivs med *allmänna medel*. Avslutningsvis bör det, enligt Transportstyrelsen, inte göras en hänvisning till artikel 7 i EU:s kollektivtrafikförordning. Detta är en felskrivning i SERA-direktivet.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna om särredovisning av infrastrukturförvaltning i förhållande till transportverksamhet och särredovisning av olika typer av transportverksamheter i förhållande till varandra framgår av artikel 6 i SERA-direktivet. De som berörs av bestämmelserna om särredovisning är verksamheter som avser järnvägs-transporter och förvaltningen av infrastruktur (artikel 6.1) respektive olika typer av järnvägstransporter när dessa bedrivs i samma juridiska person eller i samma koncern (artikel 6.3).

Direktivet ställer i artikel 6.1 krav på att det för transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur ska upprättas separata redovisningar, s.k. särredovisning. Offentliga medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra, för vilket de offentliga medlen inte är avsedda. Däremot ställer inte direktivet upp några krav på organisatorisk separation av dessa verksamheter. Infrastrukturförvaltaren respektive järnvägsföretaget kan, under förutsättning att ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen kan garanteras, vara i ett och samma företag.

Redan genom första järnvägspaketet – rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG (artiklarna 4, 6 och 9) – ställdes krav på att järnvägsföretagen ska ha en oberoende ställning i förhållande till staten och att viss verksamhet ska redovisas separat. Bestämmelsen om särredovisning för viss verksamhet är införda i 4 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Nytt i direktivet är däremot kravet i artikel 6.3 om att företag eller organ som utför transporttjänst i form av både gods- och persontransport ska redovisa dessa båda transporttjänster var för sig. Utbetalas allmänna medel till verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst ska dessa redovisas separat i enlighet med förordningen (EG) nr 1370/2007 (EU:s kollektivtrafikförordning). Allmänna medel (offentligt stöd) som har utbetalats till persontransporttjänster får t.ex. inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter för vilka stöden inte är ämnade. Bestämmelsen har sin utgångspunkt i unionens regler om statligt stöd och syftar till att förhindra att offentligt stöd medverkar till snedvridning av konkurrensen på marknaden.

Kravet är som sagt nytt i SERA-direktivet och bestämmelsen om särredovisning av persontrafik från godstrafik finns inte i järnvägslagen. Bestämmelsen tar sin utgångspunkt i att persontrafiken på EU-nivå inte är öppen och att direktivet medger att medlemsstater skyddar viss trafik från konkurrens. Av detta skäl bör persontrafiken också åtskiljas och redovisas separat från den öppna godstrafiken. En ny bestämmelse om detta bör således tas in i järnvägslagen. Däremot är förbudet mot att överföra allmänna medel till en verksamhet den inte är ämnad för och kravet om separat redovisning av sådana medel inte nytt utan finns redan intagna i EU:s kollektivtrafikförordning. För att förtydliga denna bestämmelse, föreslås emellertid att en hänvisning till den aktuella bestämmelsen tas in i järnvägslagen.

Transportstyrelsen har framfört invändningar mot förslaget i promemorian. Bestämmelserna i direktivet riktar sig till olika aktörer och redovisningen av allmänna medel är inte helt likalydande i de båda bestämmelserna. Transportstyrelsen anser därför att bestämmelsen bör delas upp i två paragrafer – en som handlar om den som både bedriver infrastrukturförvaltning och transporttjänster och den andra till järnvägsföretag som både bedriver godstransporter och offentligt finansierade transporttjänster. Det saknas skäl att införa krav om särredovisning för järnvägsföretag som på rent kommersiella villkor bedriver båda person- och godstrafik. Bestämmelsen i direktivet är avsedd för en marknad där persontrafiken ännu inte öppnats som den gjorts i Sverige.

Regeringen delar Transportstyrelsen uppfattning. Nuvarande redovisningsbestämmelse i 4 kap. 1 § bör för att tydliggöra reglerna delas upp i två paragrafer, 4 kap. 1 och 1 a §§. Den senare, som handlar om järnvägsföretag som bedriver både gods- och persontransporter, bör endast avse de företag som bedriver allmänt finansierad trafik, t.ex. lokal och regional kollektivtrafik.

Undantagsmöjligheter medges från bestämmelserna om särredovisning i artikel 6 i SERA-direktivet. Undantagen avser verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik. I nuvarande lydelse av järnvägslagen undantas verksamhet vid sådana nät från hela 4 kap. Ett så generellt undantag bedöms inte längre vara möjligt. I stället bör det i 4 kap. införas en speciell undantagsregel för sådana fristående nät. Ett fristående järnvägsnät är ett nät som inte hänger ihop med det övriga järnvägsnätet. I Sverige är det för närvarande endast tre nät för kollektivtrafik som faller in under beskrivningen; Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan. Pendeltågstrafiken i Stockholm och Pågatågen i Skåne bedrivs på det vanliga järnvägsnätet och faller därmed inte in under undantaget. Utöver de fristående näten för kollektivtrafik finns även ett antal fristående nät för museitrafik som skulle kunna omfattas av undantaget. I den mån sådan trafik är av endast obetydlig omfattning finns dock en särskild undantagsbestämmelse i 4 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519). Trafiken på de tre ovan nämnda näten för kollektivtrafik upphandlas. Om det företag som ges uppdraget att utföra trafiken även utför, eller står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag som även utför, trafik på det ”vanliga” järnvägsnätet, gäller inte undantaget från särredovisningskravet.

9.1.2 Krav på organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad i vissa särskilda fall

Regeringens förslag: Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller grundläggande tjänster står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska tjänsteleverantören och detta företag dels ha separata räkenskaper, inbegripet separata resultat- och balansräkningar, för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, dels verksamheten organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om redovisningsskyldighet, bokföring samt om krav på oberoende i fråga om organisation och beslutsfattande.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Formuleringen av såväl den materiella bestämmelsen som föreskriftsbemyndigandet är mindre utförligt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser inte artikel 13.3 i SERA-direktivets implementeras på rätt sätt i promemorians förslag. I promemorian anges endast att ”intäkter” ska särredovisas för transporttjänster och tjänstetillhandahållande, vilket är alltför snävt i förhållande till skrivningarna i direktivet. Vidare tolkar *Transportstyrelsen* bestämmelsen i artikel 13.3 andra stycket så att både tjänstetillhandahållaren och det företag eller organ som denne står under direkt eller indirekt kontroll av är särredovisningsskyldiga. Det föreslagna föreskriftsbemyndigandet bör också vidgas och preciseras.

Skälen för regeringens förslag: För tillhandahållandet av tjänster till järnvägsföretag kräver SERA-direktivet, i vissa särskilda fall, såväl organisatorisk som redovisningsmässig åtskillnad. Således gäller enligt artikel 13.3 att en tjänsteleverantör som står under direkt eller indirekt kontroll av ett organ eller företag som är aktivt och dominerande på de nationella transporttjänstmarknader där tjänsten används ska ha en separat organisation och särredovisa sin verksamhet från den dominerande aktörens verksamhet i övrigt. Organisationen ska vara så utformad att tjänsteleverantören står oberoende från den dominerande aktören i sin verksamhet och i sitt beslutsfattande. De som berörs av bestämmelsen kan vara såväl infrastrukturförvaltare som järnvägsföretag eller annat företag eller organ. *Transportstyrelsen* har framfört invändningar mot promemorians förslag, som man tycker är alltför snävt i förhållande till direktivet och därför inte kan sägas genomföra direktivet fullt ut. Det handlar först och främst om att särredovisningskravet riktar sig både till tjänsteleverantören och till det företag eller organ som man står under direkt eller indirekt kontroll av. Kraven i direktivet innebär också att hela deras räkenskaper, inklusive resultat- och balansräkningar, ska hållas åtskilda.

Regeringen anser att bestämmelsen bör justeras i enlighet med *Transportstyrelsens* förslag. Tjänsteleverantören ska således inte bara i sin finansiering utan även i övrigt i sin verksamhet och i sitt beslutsfattande vara oberoende från ett järnvägsföretag eller annan organisatör av trafik.

Detta oberoende behöver dock inte enligt direktivet innebära att det måste inrättas separata juridiska enheter för den aktuella tjänsteverksamheten. För att uppfylla kravet om oberoende är det tillräckligt att det i aktuellt fall inrättas separata avdelningar inom en och samma juridiska person. Därmed får förstås att det organisatoriska oberoendet i direktivet främst syftar till att tydliggöra att beslut när det gäller tillträde inklusive tillträdesvillkor inte får fattas eller påverkas av den eller de som kan ha direkt intresse av att förhindra marknadstillträdet för en konkurrent.

Bestämmelsen om krav på särredovisning och organisatorisk separation för kringtjänster är ny och kräver reglering i järnvägslagen. De tjänster som anges i p. 2 i bilaga II till SERA-direktivet överensstämmer, i allt väsentligt, med de tjänster som anges i 6 kap. 23 § andra stycket järnvägslagen, som nu förslås kallas ”grundläggande tjänster”

Som Transportstyrelsen föreslagit bör det i promemorian föreslagna föreskriftsbemyndigandet vidgas och preciseras för att möjliggöra för tillsynsmyndigheten att fullt ut genomföra de krav på bokföringsskyldighet och organisatorisk oberoende som följer av bilaga VIII till SERA-direktivet. Det innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges möjlighet att meddela föreskrifter om särredovisningsskyldighet, bokföring samt om krav på organisatorisk separation. Med stöd av detta bemyndigande bör bl.a. bestämmelsen i artikel 6.4 i SERA-direktivet införas i förordning eller, efter vidare bemyndigande, myndighetsföreskrifter. Enligt denna bestämmelse ska bokföring göras på ett sätt som medger övervakning dels av förbudet mot överföring av allmänna medel från ett verksamhetsområde, för vilka de utbetalats, till ett annat, dels användningen av inkomster från infrastrukturavgifter och överskott från annan affärsverksamhet.

9.1.3 Tillsyn av särredovisningskravet

Regeringens bedömning: Tillsynsmyndigheten har redan genom befintliga tillsynsbestämmelser i järnvägslagen befogenhet att utföra sådana kontroller av efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning som föreskrivs i SERA-direktivet.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig särskilt över bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Vad som ska gälla beträffande tillsyn av kravet om särredovisning framgår av artikel 56.12 i SERA-direktivet. Av bestämmelsen framgår bl.a. att regleringsorganet ska ha rätt att begära all relevant information och befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6. Regleringsorganet ska också ha befogenhet att begära av infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransport eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 att de tillhandahåller den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII till SERA-

direktivet. Bokföringen ska ha den detaljnivå som anses ”nödvändig och proportionell”.

Tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) ska enligt 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519) utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen. Tillsynsmyndigheten har enligt 8 kap. 3 § rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen. Myndigheten har också rätt att få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till den verksamhet som bedrivs. Genom bemyndigande i 4 kap. 3 § järnvägslagen har riksdagen bemyndigat regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om redovisningsskyldighet. Bemyndigandet har förts vidare från regeringen till Transportstyrelsen genom 6 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526). (Bemyndigandena bör för att överensstämma med nu förslagna ändringar i 4 kap. järnvägslagen justeras.) Myndigheten har också möjlighet att ange närmare krav på redovisningen, så att redovisningen kan tjäna som underlag för att övervaka redovisningskravens syften. Sådana anges till exempel i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:36) om redovisning av järnvägsverksamhet. Transportstyrelsen har därutöver möjlighet att särskilt begära ut eller ytterligare precisera behovet av uppgifter i det enskilda fallet från de som är skyldiga att särredovisa enligt lagen. Sammanfattningsvis får Transportstyrelsen anses ha de befogenheter som krävs i SERA-direktivet. I direktivet talas visserligen om möjligheter att utföra ”revisioner”. Med detta får dock förstås kontroller av företagets bokföring. Kravet i direktivet om att tillsynsmyndigheten ska ha möjligheter att genomföra revisioner får därför redan genom befintlig reglering anses uppfyllt. När det gäller möjligheter att ta hjälp av externa revisorer handlar detta snarast om myndighetens interna arbete och hur man väljer att organisera detta. Även om externa revisorer skulle anlitas för uppdraget, ligger myndighetutövningen kvar på myndigheten. Någon särskild reglering rörande revisioner bedöms därför inte erforderlig för att genomföra direktivets krav på tillsyn av redovisning och bokföring. Transportstyrelsen har således i egenskap av regleringsorgan redan tillskrivits sådan befogenhet som krävs enligt regleringen i SERA-direktivet.

10 Regleringsorganets oberoende

10.1 Bakgrund

I direktiven på järnvägsområdet ställs krav på att det i medlemsländerna ska inrättas en rad myndigheter och organ. Det gäller bl.a. en säkerhetsmyndighet, tillståndsmyndighet och ett s.k. regleringsorgan. Det finns inget som hindrar att funktionerna slås samman i en myndighet. Transportstyrelsen är i Sverige tillsynsmyndighet för samtliga fyra trafik-

slag och fullgör på järnvägsområdet EU-uppgifterna som säkerhetsmyndighet, tillståndsmyndighet och regleringsorgan.

Regleringsorganets ställning, organisation och uppgifter behandlas i artikel 55–57 i SERA-direktivet. Uppgifterna gäller övervakning i frågor som rör järnvägsmarknadens funktion, som t.ex. icke-diskriminerande marknadstillträde, kapacitetstilldelning och avgiftsuttag. Bestämmelserna innehåller till huvuddragen inget nytt. Krav på inrättande av ett oberoende regleringsorgan fanns redan i första järnvägspaketet (artikel 30 i direktiv 2001/14/EG). Bland annat med anledning härav inrättades den 1 juli 2004 myndigheten Järnvägsstyrelsen, vars uppgifter sedermera övertagits av Transportstyrelsen.

När det gäller kraven rörande regleringsorganets ställning och organisation kan noteras att den svenska förvaltningsmodellen innebär fristående förvaltningsmyndigheter som är oberoende i sin myndighetsutövning gentemot enskilda. Det finns ett flertal lagbestämmelser för att garantera detta oberoende. Det gäller grundlagsfästa bestämmelser om myndigheters oberoende i förhållande till andra myndigheter och i förhållande till den politiska makten vid myndighetsutövning mot enskild eller vid tillämpning av lag (12 kap. 2 § RF). Det finns också bestämmelser om att det vid beslut om statliga anställningar enbart ska fästas avseende vid sakliga grunder, såsom förtjänst och skicklighet (12 kap. 5 § andra stycket RF och 4 § lagen [1994:260] om offentlig anställning). Domstolar och förvaltningsmyndigheter ska i sin verksamhet beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saklighet och opartiskhet (1 kap. 9 § RF). För att garantera denna opartiskhet finns jävsregler (11 och 12 §§ förvaltningslagen [1986:223]) och förbud mot förtroendeskadliga bisysslor m.m. (7–7 d §§ lagen om offentlig anställning). Föreskrifter om grunden för uppsägning eller avskedande av bl.a. anställda vid förvaltningsmyndigheter finns i lagen (1982:80) om anställningsskydd och, för arbetstagare i verksledande ställning, även i 32 och 33 §§ lagen om offentlig anställning.

Sammanfattningsvis gör regeringen bedömningen att Sverige redan genom dessa generella regleringar uppfyller flertalet krav på regleringsorganets oberoende som ställs i SERA-direktivet. Det finns dock ett par bestämmelser i direktivet som syftar till att garantera regleringsorganets oberoende i förhållande till företag och andra enheter i järnvägsbranschen, som för närvarande inte har någon motsvarighet i svensk lagstiftning.

10.2 Regler för att säkerställa regleringsorganets oberoende i förhållande till järnvägsbranschen

Regeringens förslag: Den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för tillsynsbeslut om marknadsregleringar (enligt artikel 56 i SERA-direktivet), ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I denna förklaring ska anges den direkta eller indirekta anknytning som befattningshavaren har till företag i järnvägsbranschen och som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

En sådan befattningshavare får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphör inte utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av den aktuella tillsynen.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Formuleringen av karensbestämmelsen har ändrats något.

Remissinstanserna: *Arbetsgivarverket* konstaterar att denna typ av bestämmelser inte tidigare förekommit för myndigheter under regeringen och att det är ett främmande inslag. Arbetsgivarverkets principiella uppfattning är att karensvillkor inte bör användas på den statliga arbetsmarknaden, bl.a. då det begränsar rörligheten på arbetsmarknaden. *VTI* ser regleringen som ett välkommet tillskott till den arsenal av verktyg som regeringen och i slutänden riksdagen förfogar över för att säkerställa oväld i verksamheten, samt hänvisar till en rapport i frågan (ESO 2012:1), *SJ AB* instämmer i att det är av stor vikt att garantera regleringsorganets oberoende i förhållande till de företag man har att övervaka. *Arbetsdomstolen* noterar att det i lagtexten anges att det inte ska vara tillåtet att ”inneha någon befattning”, medan det i författningskommentaren anges att personen i fråga inte får ”påbörja en anställning”.

Skälen för regeringens förslag: Även om Sverige, som framgår ovan, redan genom det generella regelverket i regeringsformen och annan lagstiftning uppfyller de flesta krav som ställs på regleringsorganets oberoende i SERA-direktivet vad gäller myndigheten och de anställda där, så finns det ett par nyheter som kräver överväganden. Det gäller specifika bestämmelser som syftar till att garantera regleringsorganets oberoende i förhållande till de företag och andra aktörer man har att övervaka.

Medlemsstaterna ska se till att de personer som ansvarar för beslut som fattas av regleringsorganet agerar oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn. Dessa personer ska, enligt artikel 55.3 tredje stycket, i detta syfte årligen göra en åtagandeförklaring och en intresseförklaring, där det anges ”direkta eller indirekta intressen som kan anses inverka negativt på deras oberoende och som kan påverka deras utförande av en uppgift”. I artikel 55.3 femte stycket finns också en regel om karens. Bestämmelsen innebär att de aktuella personerna inom ett år från avslutande av sin anställning vid myndigheten inte får utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de reglerade företagen eller enheterna (tillsynsobjekten).

Att införa en bestämmelse om en årlig åtagande- och intresseförklaring bedöms inte medföra några regleringsmässiga problem. Frågan som uppkommer gäller vilken eller vilka befattningshavare på myndigheten som ska anses ansvariga för de aktuella besluten och därmed omfattas av kravet. Frågan behandlas i avsnittet nedan.

Kravet på ett års karens efter anställningen vid tillsynsmyndigheten är något mer komplicerat att hantera. Kravet riktar sig mot en enskild befattningshavare som avslutat en anställning vid myndigheten och rör frågor om möjligheter att röra sig på arbetsmarknaden, avtalsfrihet m.m.

Som *Arbetsgivarverket* konstaterar har denna typ av bestämmelse inte tidigare förekommit för myndigheter under regeringen. Däremot finns en liknande regel i lagen (1988:1385) om Sveriges riksbank, som innebär att ledamöter i direktionen under ett år efter det att ledamotens anställning upphört inte får inneha vissa typer av anställningar eller uppdrag utan fullmäktiges medgivande (3 kap. 1 §).

Frågan har också diskuterats i rapporten Svängdörr i staten – en ESO-rapport om när politiker och tjänstemän byter sida (2012:1). I rapporten konstateras att den offentliga sektorn under de senaste decennierna utvecklat närmare relationer med den privata sektorn. Privatiseringar och ökad offentlig upphandling är några inslag i denna utveckling. Även om utbytet mellan offentlig och privat sektor i många delar är positivt, kan det leda till en ökad risk för intressekonflikter av olika slag. Ett exempel är när anställda inom det offentliga lämnar sina anställningar och går till företag inom verksamheter som de i sina tidigare uppdrag har haft betydande inflytande över. I rapporten konstateras att det inte kan uteslutas att det skulle kunna förekomma att befattningshavare tar ovidkommande hänsyn i sitt beslutsfattande med förhoppning eller löfte om en anställning hos en privat arbetsgivare. Det finns också en risk att känslig information, kunskap eller kontakter utnyttjas på ett sätt som sätter konkurrensen ur spel eller på annat sätt står i strid med det allmännas intresse. Enbart misstanken om att detta sker riskerar att påverka förtroendet för den offentliga sektorn.

I flertalet OECD-länder har restriktioner införts i form av lagstiftning och uppförandekoder. Frågan väcks också allt oftare, som i det här fallet, i förhandlingar om EU-direktiv. Både *VTI* och *SJ AB* är positiva till att det införs regler i syfte att garantera myndighetens oberoende i förhållande till de företag man har att övervaka. *Arbetsgivarverket*, vars principiella uppfattning är att karensvillkor inte bör användas på den statliga arbetsmarknaden, anser att om bedömningen nu görs att det på grund av direktivet måste införas en sådan regel, ska den begränsas så långt möjligt. Det skäl som *Arbetsgivarverket* framhåller mot en karensreglering är att det inverkar menligt på rörligheten på arbetsmarknaden.

Det kan konstateras att karensbestämmelsen till innehållet kan liknas vid de konkurrensbegränsningsklausuler som är vanliga inom näringslivet. I dessa anges ofta att en person inte får gå vidare till annan konkurrerande verksamhet eller starta egen konkurrerande verksamhet inom exempelvis ett år från det att anställningen upphört. Sådana villkor har, när de kommit under domstolsprövning, ofta ansetts oskäligen enligt 36 och 38 §§ avtalslagen. För att villkoret inte ska anses oskäligt har krävts kompensation i förhållande till den lön eller ersättning man haft.

Fråga är dock i vad mån det är relevant att jämföra en bestämmelse som den här aktuella med klausuler i konkurrensbegränsande syfte. För den enskilde som omfattas av karenskravet kan visserligen effekten bli densamma. Man kan förhindras från att ta ett arbete som man annars hade kunnat ta. Däremot blir avvägningen en annan när det gäller att bedöma skäligheten. I vågskålen ligger det i och för sig vällovliga syftet om myndighetens oberoende ställning, i stället för att ett företag som vill begränsa konkurrensen i sin egen bransch. Det bakomliggande kravet följer också av ett direktiv som Sverige måste genomföra för att undvika att göra sig skyldigt till fördragsbrott.

Arbetsdomstolen anser att det måste klargöras vad regleringen innebär. Handlar det om att det inte ska vara tillåtet att inneha en viss befattning eller handlar det om förbud mot att ta en viss anställning? Regeringen anser mot bakgrund härav att lydelsen av bestämmelsen bör justeras något i förhållande till förslaget i promemorian. De aktuella befattningshavarna får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphört inte utföra arbete eller inneha någon *ansvarsställning* på något av de företag *eller enheter* som omfattas av den aktuella tillsynen. Bestämmelsen omfattar därmed utförande av arbete, oavsett om det sker i egenskap av arbetstagare eller uppdragstagare samt även innehav av någon ansvarsställning, t.ex. i form av styrelseuppdrag. Förbudet ska enligt direktivet omfatta företag *eller enheter*. Med enheter avses andra än företag som omfattas av den aktuella marknads tillsynen. I Sverige är det i första hand myndigheten Trafikverket, i egenskap av infrastrukturförvaltare för det statliga järnvägsnätet. Det skulle också kunna vara organisationer eller kommuner i den mån de utför järnvägstrafik eller förvaltar järnvägsinfrastruktur, som omfattas av den aktuella tillsynen.

Sammanfattningsvis bör i tillsynskapitlet i järnvägslagen (8 kap.) införas en bestämmelse om årlig åtagande- och intresseförklaring och en bestämmelse om karens.

10.2.1 Vilka befattningshavare som bör omfattas av regleringen

<p>Regeringens bedömning: Generaldirektören och chefen för Transportstyrelsen bör ansvara för de beslut som avses i artikel 56 i SERA-direktivet.</p>
--

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Arbetsgivarverket* anser att för det fall det bedöms föreligga en skyldighet att införa karensvillkor genom det aktuella direktivet, bör det gälla i så begränsad omfattning som möjligt. Förslaget i promemorian synes i det fallet innebära en lämplig avvägning. Arbetsgivarverket vill bestämt avråda från att låta karensbestämmelsen få en vidare tillämpning än vad som föreslagits. Arbetsgivarverket anser också att det direkt av lagtexten bör framgå att det är myndighetschefen som avses med befattningshavare. *Transportstyrelsen* förordar att beslutanderätten inte läggs ensam på generaldirektören på det

sätt som föreslås i promemorian. En sådan ordning skulle kunna leda till praktiska svårigheter. Transportstyrelsen anser inte heller att en sådan centralisering av beslutsfattandet är befogad med hänsyn till rörligheten på arbetsmarknaden. *Ekonomistyrningsverket* anser att det vid reglering av beslutanderätten rörande marknadsregleringar bör framgå om ställföreträdande myndighetschef är behörig att fatta beslut i myndighetschefens ställe vad gäller dessa ärenden och därmed även omfattas av föreslagna krav och begränsningar. Ekonomistyrningsverket anser också, beroende på omfattningen av uppgiften och behov av snabb handläggning, att det bör övervägas om inte generaldirektören borde få delegera beslutanderätten till en begränsad krets anställda inom myndigheten för att minska sårbarheten i hanteringen.

Arbetsdomstolen konstaterar att regeln är utformad som ett till arbetstagaren (generaldirektören) riktat förbud att ta anställning hos ett företag som står under myndighetens tillsyn. Det nämns dock inget om någon sanktion. Hur ska förbudet att ta anställning upprätthållas? Frågan är om förbudet och eventuella sanktioner även, eller alternativt, bör riktas mot det anställande företaget.

Skälen för regeringens bedömning: Som framgått ovan är det befattningshavare som ansvarar för beslut som fattas av regleringsorganet enligt artikel 56 i SERA-direktivet som omfattas av karenskravet och övriga krav som uppställs för att garantera organets oberoende i förhållande till företag i branschen.

Enligt artikel 56.1 får en sökande som anser sig blivit diskriminerad överklaga till regleringsorganet när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltare eller, i förekommande fall, ett järnvägsföretag eller en tjänstetillhandahållare. Klagomålen kan handla om järnvägsnätsbeskrivningen, kapacitetstilldelningsförfarandet, avgiftssystemet, tillträde till infrastrukturen samt tillträde till och avgifter för tjänster. Denna funktion har i järnvägslagen kallats för tvistlösningsförfarandet (jfr 8 kap. 9 § järnvägslagen [2004:519]).

Vidare omnämns i artikel 56 förhandlingar om banavgifter. Förhandlingar om banavgifter mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag får endast förekomma om regleringsorganet ges insyn i förhandlingarna (jfr 8 kap. 3 § fjärde stycket järnvägslagen). Regleringsorganet ska i dessa fall ingripa om förhandlingarna strider mot avgiftsbestämmelserna.

Därtill anges i artikel 56 att regleringsorganet ska ha rätt att ta del av all relevant information från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra sökande. Det handlar således om tillsynsförelägganden (jfr 8 kap. 3 § första stycket 1 järnvägslagen).

Regleringsorganet har också en roll när det gäller övervakning av järnvägsmarknaden. Organet ska ex-officio besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande, snedvridning av konkurrensen och all annan icke-önskvärd utveckling på dessa marknader (jfr möjligheter till tillsynsinsgripanaden enligt 8 kap. 4 § järnvägslagen). Slutligen har regleringsorganet rätt att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och järnvägsföretag för att kontrollera kraven på särredovisning (jfr 8 kap. 3 § 1 järnvägslagen).

Enligt nuvarande arbetsordning på Transportstyrelsen är det en förhållandevis vid krets befattningshavare som har, eller som genom

delegation kan få, rätt att fatta beslut i sådana frågor som regleras i artikel 56 i SERA-direktivet. Ärenden och frågor som inte beslutas av styrelsen, generaldirektören eller väg- och järnvägsdirektören avgörs av enhetscheferna eller av annan tjänsteman enligt delegation från enhetscheferna. Enligt Transportstyrelsens rutiner beslutas dock denna typ av ärenden av avdelningsdirektören (tvister) och en sektionschef (övriga ärenden) samt ställföreträdande eller tillförordnade för dessa befattningar. Ytterst är det naturligtvis myndighetens styrelse och generaldirektören som ansvarar för myndighetens verksamhet även i dessa avseenden.

Transportstyrelsen förordar i sitt remissvar att beslutanderätten inte läggs enbart på generaldirektören på det sätt som föreslagits i promemorian. En sådan ordning skulle enligt myndigheten kunna leda till praktiska svårigheter. Ärendevolymen hos Transportstyrelsen kan förväntas öka i och med införandet av SERA-direktivet. För att kunna möta direktivets krav på skyndsam handläggning är det viktigt att en beslutsfattare alltid finns tillgänglig. Även *Ekonomistyrningsverket* pekar på omfattningen av uppgiften och behovet av snabb handläggning, och anser att det bör övervägas om inte generaldirektören bör få delegera beslutanderätten till ett begränsat antal anställda. *Arbetsgivarverket* är dock av motsatt uppfattning och vill bestämt avråda från att låta karensbestämmelsen få en vidare tillämpning än vad som föreslagits i promemorian.

Regeringen konstaterar att det bland remissinstanserna råder delade meningar om vilken krets av befattningshavare som ska fatta de aktuella besluten och därmed omfattas av karenskravet m.m.

För att så långt möjligt begränsa den krets anställda som genom den nya bestämmelsen kommer få sin rörlighet på arbetsmarknaden inskränkt, bör dock i enlighet med vad som föreslagits i promemorian ansvaret för de aktuella besluten framgent endast åvila generaldirektören. Att denna ordning ska gälla bör regleras i Transportstyrelsens instruktion och i myndighetens arbetsordning. Det bör också införas en övergångsbestämmelse som innebär att det endast är befattningshavare som anställs vid myndigheten efter denna ändringslags ikraftträdande som omfattas av karensen. Det framstår som rimligt att den som ska omfattas av en rörelseinskränkning som denna, känner till det när anställningen accepteras.

Arbetsdomstolen har ifrågasatt om inte bestämmelsen bör straffsanktioneras. Arbetsdomstolen upplyser att sådana sanktioner även eller alternativt kan riktas mot det anställande företaget. Som framgår ovan är det fråga om en för svenska förhållanden unik reglering. Det finns endast en bestämmelse om karens i den svenska lagstiftningen och den gäller för ledamöter i Riksbankens direktion (3 kap. 1 § sista stycket lagen [1988:1385] om Sveriges riksbank). Bestämmelsen om karens för ledamöter i Riksbanksdirektionen utgör inget direkt förbud för dessa att ta en ny anställning eller uppdrag i en bank eller företag som står under Finansinspektionens tillsyn. Begränsningen ligger endast i att en ledamot under ett år efter sin anställning inte utan fullmäktiges medgivande får inneha en sådan anställning eller uppdrag. Bestämmelsen är inte heller straffsanktionerad. Här är det också viktigt att notera att Riksbanken har en särställning bland de svenska myndigheterna då den lyder direkt under

riksdagen. Den nu föreslagna bestämmelsen om karens för generaldirektören och chefen vid Transportstyrelsen är således en för svensk arbetsrätt helt ny reglering. Någon möjlighet till undantag från karenskravet medges inte i SERA-direktivet. Regleringen kommer medföra att generaldirektören och chefen vid transportstyrelsen kommer att omfattas av krav som inte gäller hans eller hennes kollegor vid andra myndigheter. Regeringen gör bedömningen att bestämmelsen i sig kommer att ha en styrande effekt. Några straffrättsliga eller andra sanktioner bedöms därför inte nödvändiga.

Sammanfattningsvis innebär detta att det är generaldirektören och chefen vid Transportstyrelsen som kommer att omfattas av kraven i nu föreslagna 8 kap. 3 c och 3 d §§ järnvägslagen om dels årliga åtagande- och intresseförklaringar, dels ett års karens efter anställningens upphörande innan det är möjligt att utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller enheter som omfattas av Transportstyrelsens marknadstillsyn på järnvägsområdet.

11 Övriga frågor som kräver lagändringar

11.1 Bakgrund

I SERA-direktivet görs ett flertal mindre ändringar i regler som redan införts i svensk lagstiftning. Vissa av dessa kräver ändringar i järnvägslagen, medan andra kan regleras i förordning eller myndighetsföreskrifter. I detta avsnitt samlas förslag som kräver ändring av lag och som inte kan sägas höra till något av de tidigare avsnitten.

11.2 Tildelning av infrastrukturkapacitet m.m.

11.2.1 Att reservera infrastruktur

Regeringens förslag: I likhet med vad som gäller redan i dag får infarstrukturförvaltaren reservera infrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Nu tillkommer kravet att sådan reservation av infrastruktur för viss trafik endast får ske efter samråd med berörda parter.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* har inga synpunkter på förslaget, men menar att eventuellt skulle hänsyn tas till de förändrade kraven avseende tekniska egenskaper för rullande materiel. *Svensk kollektivtrafik* ser positivt på att ett samråd införs för reservering av infrastruktur. Det ökar transparensen och sätter även fokus på vad som är viktig gemensam infrastruktur. *SJ AB* har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Möjligheten för infrastrukturförvaltaren att reservera järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik behandlas i 6 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen (2004:519). Där anges att järnvägsinfrastruktur endast får reserveras om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur som kan användas. Det faktum att järnvägsinfrastruktur har reserverats för viss trafik får heller inte hindra annan trafik på denna om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs. Enligt artikel 49.2 i SERA-direktivet krävs också samråd med berörda parter innan infrastruktur reserveras. Ett sådant krav bör därför även införas i bestämmelsen i järnvägslagen. Vilka som är berörda parter får avgöras från fall till fall, men det naturliga är att det är de järnvägsföretag och andra sökande (t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter, industriföretag) som tidigare ansökt om infrastrukturkapacitet på den aktuella infrastrukturen, eller sådana aktörer som infrastrukturförvaltaren bedömer skulle kunna tänkas vara intresserade av kapacitet på sträckan. Regeln innebär endast att infrastrukturförvaltaren måste höra de berörda innan beslutet fattas. Det är infrastrukturförvaltaren som slutligt bestämmer huruvida infrastrukturen ska reserveras eller inte. Om infrastruktur reserverats ska detta framgå av järnvägsnätbeskrivningen, 6 kap. 5 § järnvägslagen och 5 kap. 1 § 10 järnvägsförordningen (2004:526).

11.2.2 Ramavtal

Regeringens förslag: Ett ramavtal ska kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja infrastrukturen. Ett ramavtal får innehålla bestämmelser om sanktioner som aktualiseras i händelse av att avtalet ändras eller upphävs.

Ett ramavtal ska gälla fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period, om det finns särskilda skäl. Trots vad som anges ovan får ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik gälla 15 år om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov. Om det finnsynnerliga skäl får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om egenskaper hos den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får bland annat avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I regeringens förslag har det dock i lagtexten lagts till föreskrifter från SERA-direktivet om att ramavtal ska kunna ändras för att tillförsäkra att järnvägsinfrastrukturen används mer effektivt, att avtalet får innehålla bestämmelser om sanktioner i händelse av att det måste ändras eller upphävas samt att i de fall det föreligger synnerliga skäl för att ett ramavtal ska kunna sträcka sig längre tid än 15 år får avtalet också innehålla mer detaljerade villkor rörande egenskaperna på den infrastrukturkapacitet som tillhandahålls genom avtalet.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att det av lagtexten tydligare bör framgå med vilken tidsperiod ett ramavtal får förlängas.

Trafikverket har inga invändningar mot förslaget. SJ AB vänder sig mot ramavtal och ser en stor risk att ramavtalsansökan blir den nya standarden för ansökningar om tåglägen i en avreglerad miljö. SJ anser att förlängning av ramavtal endast bör ske med ett år i taget. *Sveriges kommuner och landsting* tillstyrker förslaget rörande regler för ramavtal när det gäller avtalens tidsbegränsning. *Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02)* anser att den i promemorian föreslagna lydelsen av bestämmelsen om ramavtal med fördel kan förtydligas genom att formuleringarna i direktivets artikel 42 används. *Järnvägstrafikutredningen (Ju 2013:13)* uppmärksammar att som förslaget till lagtext är utformat ger det intryck av att det krävs särskilda skäl för såväl en kortare som längre avtalstid, medan det av författningskommentaren framgår att avsikten med stadgandet är en annan. A-Train AB vill att det ges tydligare besked om när det är tillåtet att ingå längre ramavtal, som A-Train anser kan vara nödvändiga för att främja framtida järnvägsinvesteringar och utvecklingen av trafiken. A-Train önskar också vägledning i frågan om hur ramavtalen ska hanteras civilrättsligt, t.ex. vilken verkan mellan parterna ett ramavtal har som står i strid med lagtexten.

Skälen för regeringens förslag

Bakgrund

Utgångspunkten vid tilldelning av infrastrukturkapacitet är att avtal om kapacitet, som innebär tilldelning av ett visst tågläge, inte får sträcka sig längre än en tågplanepериод, dvs. ett år. Däremot finns möjligheter att teckna ett så kallat ramavtal för längre tid. Ett ramavtal innebär att parterna binder upp sig genom att den sökande garanteras viss kapacitet, dock inte knutet till vissa tåglägen. Ramavtal behandlas i 6 kap. 21 § järnvägslagen (2004:519). Där anges endast att ett avtal mellan en infrastrukturförvaltare som sträcker sig över längre tid än en tågplanepериод inte kan göras gällande mot andra sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen. Detta bör fortsatt gälla. Bestämmelsen bör dock för att fullt ut genomföra artikel 42 i SERA-direktivet kompletteras.

Bestämmelserna i direktivet

Av artikel 42 framgår att utan att det påverkar konkurrensreglerna i artikel 101, 102 och 106 i EUF-fördraget får ett ramavtal ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande. I ett sådant ramavtal ska anges de särskilda egenskaperna hos infrastrukturkapaciteten som en sökande har behov av och erbjuds under en viss tidsperiod som är längre än en tågplanepериод. Ett ramavtal ska inte i detalj ange ett tågläge, men får vara utformat så att den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses. Ett ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda infrastrukturen (artikel 42.2). Villkoren i ramavtal ska kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen (artikel 42.3). Ramavtal får innehålla bestämmelser om sanktioner om det blir nödvändigt att ändra eller upphäva avtalet (artikel 42.4). Ramavtal ska i princip omfatta en period

om fem år och ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den ursprungliga giltighetstiden. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år ska vara motiverad av affärskontrakt, särskilda investeringar eller att "risker" föreligger (artikel 42.5). För trafik som utnyttjar "särskild infrastruktur" som reserverats för bestämda typer av trafik i enlighet med artikel 49 i SERA-direktivet och som har krävt omfattande och långsiktiga investeringar på grund av den sökandes behov, får ramavtal gälla 15 år. En längre period än 15 år ska endast kunna tillåtas i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan. I sådana exceptionella fall får i ramavtalet i detalj anges de kapacitetsegenskaper som ska tillhandahållas sökanden under ramavtalets löptid. Sådana egenskaper får bland annat avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet. Infrastrukturförvaltaren får minska den reserverade kapacitet som under minst en månad har utnyttjats mindre än den tröskelvot som anges i artikel 52, dvs. den tröskelvot för utnyttjande av tåglägen som infrastrukturförvaltaren fastställt i sin järnvägsnätbeskrivning (artikel 42.6). Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformationen respekteras ska alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal (artikel 42.7). Enligt artikel 42.8 får EU-kommissionen anta åtgärder för att närmare ange villkoren för förfaranden och kriterier som ska gälla för tillämpningen av de ovan redovisade ramavtalsbestämmelserna i direktivet.

Problem med tillämpningen av bestämmelserna om ramavtal

Ramavtalen lyfts ofta fram som en lösning på problemet att alltför få operatörer är beredda att investera långsiktigt i exempelvis rullande materiel, om de endast är garanterade tåglägen för ett år i taget. För att kapacitetstilldelningsprocessen ska fungera optimalt och effektivt måste den dock även ge utrymme för flexibilitet. Tanken med ramavtalen är att de ska bidra till att balansera kraven på trygghet i affärsförutsättningarna och flexibilitet för infrastrukturförvaltarna i kapacitetstilldelningsprocessen. Hur denna avvägning ska gå till i praktiken är dock inte okomplicerad.

Möjligheten att teckna ramavtal har av olika skäl inte kommit att utnyttjas annat än i mycket blygsam omfattning på den svenska järnvägsmarknaden. Det beror bland annat på att det råder oklarheter i hur ramavtalen är tänkta att tillämpas i förhållande till den ettåriga kapacitetstilldelningsprocessen och trafikeringsavtalen. SJ AB har i sitt remissvar framhållit att man vänder sig mot ramavtal. Man pekar på att den som ansöker om ramavtal i första hand är intresserad av tåglägen i storstäderna, där det råder kapacitetsbrist, och ser en stor risk att ramavtalsansökan blir den nya standarden för ansökningar om tåglägen i en avreglerad miljö. SJ befarar att nya operatörer kommer att ansöka om ramavtal eftersom all investering i rullande materiel kan klassas som "omfattande, särskilda investeringar, motiverade av affärskontrakt och att stora affärsrisker föreligger". SJ anser att syftet med ramavtalen bör beskrivas för att ge vägledning till infrastrukturförvaltarna hur ramavtal bör tillämpas. A-Train AB är mer positivt inställd till ramavtal och anser

att långvariga ramavtal kan vara nödvändiga för att främja framtida järnvägsinvesteringar och utvecklingen av trafiken. A-Train efterlyser också klargöranden av hur ramavtalen ska hanteras civilrättsligt. A-Train pekar också på att nuvarande formulering av ramavtalsbestämmelsen i järnvägslagen som enligt promemorians förslag fortsatt ska gälla är otydlig. Vad innebär formuleringen ”utesluter andra sökandes rätt”?

Överväganden rörande implementeringen av ramavtalsbestämmelsen

Mot bakgrund av de frågor som väckts rörande tillämpningen av bestämmelserna om ramavtal och med beaktande av den kommande genomförandeakten, bör vissa justeringar av lagtexten i förhållande till promemorians förslag ske. Utgångspunkten vid genomförandet av nuvarande reglering om ramavtal var att det råder avtalsfrihet, dvs. att parter har rätt att ingå de avtal och överenskommelser man vill. Kärnan i regleringen är att ett ramavtal aldrig får hindra andra sökandes rätt att få en icke-diskriminerande möjlighet att delta i kapacitetstilldelningsprocessen. Det var den som fördes in i järnvägslagen (6 kap. 21 §) genom regleringen att ett avtal om utnyttjande av infrastruktur som sträcker sig längre än en tågplanepериод inte kan göras gällande mot andra sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Nu är läget delvis annorlunda. Utgångspunkten är fortsatt att det råder avtalsfrihet och de överväganden som låg till grund för nuvarande bestämmelse om ramavtal gäller fortsatt. En detaljerad genomförandeakt, som blir direkt tillämplig som svensk lag, är dock att vänta inom kort. Som *Utredningen om järnvägens organisation* påpekat är det därför viktigt att de svenska reglerna rörande ramavtal ligger så nära direktivets lydelse som möjligt. För att i möjligaste mån underlätta tolkningen av den kommande EU-regleringen av ramavtalen, bör därför den svenska regleringen även till ordalydelsen överensstämma med direktivets lydelse i artikel 42.

Flera remissinstanser har efterfrågat klargöranden av hur bestämmelserna om ramavtal är tänkta att fungera, t.ex. hur de ska hanteras civilrättsligt. Det kan konstateras att bestämmelserna i första hand utgör en närings- och offentligrättslig reglering. Det åligger tillsynsmyndigheten att ingripa om villkoren i ett ramavtal bedöms stå i strid med regleringen i lagen. I likhet med övriga regler om kapacitetstilldelningen riktar sig även dessa bestämmelser i första hand till infrastrukturförvaltarna, som också bestämmer om ramavtal ska användas i kapacitetstilldelningen på deras respektive nät. Ett särskilt ansvar får därmed anses åvila infrastrukturförvaltarna att lagens regler om ramavtal efterföljs. Huruvida och i vilken omfattning bestämmelserna om ramavtal även får civilrättsliga verkningar bör överlämnas till rättstillämpningen att avgöra.

I likhet med vad som gäller i dag är utgångspunkten att det ges möjligheter att teckna ramavtal. Huruvida det är lämpligt att tillämpa bestämmelserna om ramavtal på den statliga infrastrukturen, dvs. den infrastruktur som förvaltas av Trafikverket, har *Utredningen om järnvägens organisation* (N 2013:02) fått i uppdrag att behandla.

Hur lagregeln ska utformas

Som framgått ovan bör den svenska regleringen rörande ramavtal mer i detalj spegla direktivets lydelse av bestämmelsen. Det betyder att nuvarande reglering i 6 kap. 21 § bör kompletteras med ett krav på att ramavtal ska innehålla villkor som innebär att det kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att utnyttja infrastruktur effektivare. Ramavtalen får också innehålla bestämmelser om sanktioner som aktualiseras i händelse av att avtalet ändras eller upphävs.

Därutöver bör det införas en ny paragraf, 6 kap. 21 a §, där bestämmelserna om i första hand frister för ramavtalens omfattning i tiden förs in. Som både *Transportstyrelsen* och *Järnvägstrafikutredningen* påpekat bör bestämmelsen i förtydligande syfte justeras i förhållande till förslaget i promemorian. Det betyder att huvudregeln innebär att ett ramavtal ska gälla fem år. Infrastrukturförvaltaren får dock samtycka till en kortare eller längre period, om det föreligger särskilda skäl. I direktivet nämns att en kontraktstid på över fem år ”ska vara motiverad av att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger”. Ett ramavtal får förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga avtalet.

Trots detta får ett ramavtal för järnvägstrafik som bedrivs på järnvägsinfrastruktur som särskilt reserverats för just sådan järnvägstrafik enligt 6 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen (2004:519), och som på grund av den sökandes behov varit föremål för omfattande investeringar, gälla för en period om 15 år. Om det föreligger synnerliga skäl får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor rörande egenskaper på den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får bland annat avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet. I direktivet anges att detta endast ska komma i fråga i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal eller en amorderingsplan.

11.2.3 Beredskapsplaner vid störningar i järnvägstrafiken

Regeringens förslag: Enligt nuvarande reglering i järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren vid störningar i tågtrafiken vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Bestämmelsen kompletteras med ett krav på att infrastrukturförvaltaren i detta syfte ska ha utarbetat en beredskapsplan.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om åtgärder vid störningar, röjnings- och nödsituationer samt beredskapsplaner.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Föreskriftsbemyndigandet är något snävare formulerat.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget men anser att det bör förtydligas i vilka situationer det är tänkt att bestämmelsen om nödsituationer ska tillämpas. *Trafikverket* och *SJ AB* har inga synpunkter på förslaget. *Svensk kollektivtrafik* anser att man för svenskt vid-

kommande bör addera att infrastrukturförvaltaren ska vidta nödvändiga åtgärder för att skador ska begränsas för resenärer och järnvägsföretag. Detta bör även gälla för andra trafikslag.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 54 i SERA-direktivet behandlas särskilda åtgärder som ska vidtas i händelse av störningar. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av ”tekniska missöden eller olyckor” ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla organ som ska informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken. I en nödsituation och om det är absolut nödvändigt på grund av ett allvarligt fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar får de tåglägen som tilldelats återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.

Bestämmelsen har till största delen redan införlivats genom 6 kap. 17 § järnvägslagen (2004:519). Saknas gör dock ett krav på beredskapsplan. Kravet på beredskapsplan bör därför föras in i lagen. Närmare bestämmelser om vad en beredskapsplan ska innehålla, bör framgå av förordning eller myndighetsföreskrift.

Transportstyrelsen anser att ett förtydligande är nödvändigt av vilka situationer det är tänkt att bestämmelsen i 6 kap. 17 § järnvägslagen ska tillämpas. Enligt Transportstyrelsen råder i dag oklarheter inom branschen. Transportstyrelsen har haft att hantera tvister som har sin grund i att infrastrukturförvaltare har använt regleringen för att reducera hastigheter, införa trafikrestriktioner eller fullständiga avstängningar av banor/sträckor med anledning av bristande underhåll eller av andra förutsägbara orsaker.

Det tolkningsunderlag som finns utgörs i första hand av direktivets lydelse. Som framgår ovan behandlas inledningsvis vad som gäller vid mer ordinära störningar på grund av tekniska missöden och olyckor. Infrastrukturförvaltaren får då *vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala* (punkt 1). Vidare anges i punkt 2 att i en *nödsituation och om det är absolut nödvändigt* eftersom infrastrukturen är oanvändbar, får tåglägen återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet. Även om det redan vid störningar anges att infrastrukturförvaltaren får vidta alla nödvändiga åtgärder, kan befogenheterna inte vara lika långtgående som vid en nödsituation. En bedömning måste också göras av vad som utgör nödvändiga åtgärder. För att kunna meddela ytterligare föreskrifter som preciserar reglerna i lagen på det sätt Transportstyrelsen efterlyst, bör det i promemorian föreslagna föreskriftsbemyndigandet rörande beredskapsplaner utvidgas till att gälla hela paragrafen. Det betyder att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om åtgärder vid störningar, röjnings- och nödsituationer samt beredskapsplaner. *Svensk kollektivtrafik* anser att man bör göra ett tillägg till bestämmelsen som ger infrastrukturförvaltaren en skyldighet att vidta nödvändiga åtgärder för att de skador som kan uppkomma för resenärer och järnvägsföretag begränsas. På järnvägsområdet behandlas skadeståndsrättsliga och andra civilrättsliga regler i huvudsak i järnvägstrafiklagen (1985:192). Lagen är för närvarande under utredning och omarbetning, bland annat på grund av att COTIF-99 (det internationella järn-

vägsfördraget) ska genomföras i svensk rätt (jfr Järnvägstrafikutredningen, Ju 2013:13). Några regler av det slaget bör därför inte föras in i järnvägslagen.

11.2.4 Sanktioner vid överlåtelse av tågläge

Regeringens förslag: Den som har överlåtit ett tågläge ska uteslutas från tilldelning av tåglägen under innevarande eller nästkommande tågplanepериод.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Enligt promemorian får den som överlåtit ett tågläge uteslutas från fortsatt tilldelning av tåglägen.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* delar inte promemorians förslag utan anser att en överlåtelse av tågläge ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning, men endast under innevarande tågplanepериод. *Trafikverket* är positivt till att infrastrukturförvaltaren ges utrymme för en rimlighetsbedömning vad gäller grad av uteslutning i tilldelningsprocessen, men ser behov av förtydliganden av hur bestämningen ska tolkas. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* påpekar att regleringen utesluter en andrahandsmarknad och uppmanar regeringen att vid framtida revidering se över möjligheterna för en andrahandsmarknad för tåglägen. *Svensk kollektivtrafik* efterlyser en tydlig definition av vad som avses med att överlåta tåglägen samt påpekar att den som överlåter tåglägen kommer att straffas, men inte den som köper tåglägen utanför ordinarie tilldelningsförfarande. *Järnvägstrafikutredningen (Ju 2013:13)* ifrågasätter om det är möjligt, att mildra regleringen i förhållande till direktivet, som föreslås i promemorian.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 38.1 i SERA-direktivet är det förbjudet för den som tilldelats infrastrukturkapacitet att överlåta denna till annan. Om detta ändå görs ska det medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet. I direktivet står det att ”varje transaktion som rör infrastrukturkapaciteten ska vara förbjuden och ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet”. En motsvarande bestämmelse fanns redan i artikel 13.1 i direktiv 2001/14/EG, som införts i svensk lagstiftning genom 6 kap. 19 § järnvägslagen (2004:619). Av bestämmelsen framgår att den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tåglägen vid samma eller nästkommande tågplanepериод. I promemorian föreslogs att bestämmelsen skulle skärpas genom att tidsbegränsningen till innevarande och nästkommande tågplanepериод togs bort. Det skulle kunna innebära att den som överlåter tåglägen utesluts helt från fortsatt tilldelning, utan begränsning i tiden. *Transportstyrelsen* har dock varit kritisk till förslaget i promemorian. Styrelsen anser att en skarp markering är lämplig vid överlåtelse av tåglägen, men gör bedömningen att en uteslutning för all framtid från tilldelning av kapacitet, som skulle kunna bli fallet med den nya lydelsen av bestämmelsen, inte står i proportion till överträdelsen. En uteslutning ifrån rätten att tilldelas kapacitet skulle i princip motsvara indraget tillstånd eller näringsförbud. I stället anser *Transportstyrelsen* att den rimligaste tolkningen av bestämmelsen i direktivet, som inte anger någon begränsning i tiden, är

att den avser tilldelning av tåglägen innevarande tågplanepperiod. Däremot bör direktivets ”ska-krav” inte ersättas med ett ”får” som föreslås i promemorian, eftersom det skulle kunna leda till att lika fall behandlas olika. Regeringen delar i stort denna bedömning. Att göra uteslutningen till en bedömningsfråga i strid med direktivet innebär också att andra järnvägsföretag kan påverkas genom att hamna i en sämre situation vid tilldelningen av tåglägen än om företaget som överlätit tåglägen uteslutits. *Trafikverket*, som är den instans som i första hand kommer att tillämpa regleringen, har visserligen välkomnat att förslaget i promemorian ger utrymme för en rimlighetsbedömning. Trafikverket har dock också sett behov av förtydliganden hur bestämmelsen ska tolkas. Bland annat gäller det oklarheter huruvida det är möjligt att utesluta en sökande från ytterligare kapacitet enbart för viss infrastruktur eller om det är möjligt att utesluta en sökande från ytterligare tilldelning på ett annat nät än där överlåtelsen skett. Mot bakgrund av att regeln nu föreslås skärpas genom att uteslutningen blir obligatorisk, bör uteslutningen kunna begränsas till en viss linje eller del av järnvägsnätet. För att säkerställa att regeln får avsedd effekt för både gods- och persontrafik (som generellt har olika lång framförhållning i planeringen) bör dock, i likhet med vad som gäller i dag, uteslutningen från ytterligare kapacitet gälla för både innevarande och nästkommande tågplanepperiod.

Detta innebär också att den svenska regleringen nu föreslås ligga närmare lydelsen i direktivet och något övervägande av det slag som efterfrågats av *Järnvägstrafikutredningen* rörande möjligheter att avvika från direktivets krav, är därmed inte längre aktuell. Några remissinstanser har påpekat och, i något fall, ifrågasatt att bestämmelsen endast riktar sig till den som överlåter tåglägen och inte till den som köper ett tågläge i andra hand. Det kan bara konstateras att det är så regeln i direktivet är konstruerad. Transportstyrelsen har också gjort bedömningen att detta är tillräckligt för att åstadkomma efterlevnad av regleringen.

Statens väg- och transportforskningsinstitut anser tvärt emot direktivets reglering att en andrahandsmarknad av tåglägen bör tillåtas i syfte att bättre utnyttja infrastrukturkapaciteten. Även om det kan finnas fördelar med sådana möjligheter, är det inte svårt att även se nackdelar. T.ex. skulle det innebära att det vore möjligt att runda den mycket rigoröst reglerade årliga tilldelningsprocessen av infrastrukturkapacitet. Oavsett detta, är det med nuvarande reglering i EU-direktiv, inte möjligt att överväga införande av en sådan ordning. Sammanfattningsvis bör nuvarande reglering i 6 kap. 19 § andra stycket ändras. Den som har överlätit ett tågläge ska uteslutas från ytterligare tilldelning av tåglägen under innevarande eller nästkommande tågplanepperiod.

11.2.5 Ändringar i nuvarande reglering om tvistlösning

Regeringens förslag: Ett järnvägsföretag eller någon annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares eller tjänsteleverantörs beslut överensstämmer med järnvägslagens marknadsregleringar. Den tid inom vilken ett beslut i tvisten ska meddelas förkortas från två månader till sex veckor.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian finns inget förslag om att handläggningstiden kortas.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att den tidsfrist inom vilket ett beslut ska fattas i en tvist kortats från två månader till sex veckor i SERA-direktivet, jämfört med tidigare reglering.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 56.1 i SERA-direktivet ska regleringsorganet ansvara för ett tvistlösningsförfarande. En sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på annat sätt kränkt ska kunna klaga till regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen). En bestämmelse om detta finns redan i 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519). Bestämmelsen bör dock ändras på några punkter.

Det krävs en följdändring med anledning av att bestämmelserna om auktorisation för den som organiserar trafik nu upphävs. Begreppet ersätts med ”annan sökande” (jfr 5 kap. 2 § järnvägslagen).

För att bestämmelsen ska överensstämma med EU-regleringen ändras även vilka som ska ha möjlighet att hänskjuta en tvist till tvistlösning och vilken typ av tvister det kan avse. I likhet med vad som anges i artikel 56.1 ska sökanden kunna hänskjuta tvister. Det betyder i det här sammanhanget järnvägsföretag eller andra som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet. Den rätt som infrastrukturförvaltare har enligt dagens reglering att hänskjuta tvister upphävs. Tvisterna ska enligt direktivet kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, dvs. marknadsregleringar som i järnvägslagen samlats i 5, 6 och 7 kap. Tvisteföremålen bör därför jämfört med nuvarande lydelse inskränkas till att gälla beslut som en infrastrukturförvaltare och, numera också en tjänsteleverantör fattat, i frågor som regleras i 5, 6 eller 7 kap. eller föreskrifter meddelade i anslutning till dessa bestämmelser. Som *Transportstyrelsen* i sitt remissyttrande påpekat bör också den tid inom vilken ett beslut ska fattas i en tvist förkortas från dagens två månader till sex veckor för att överensstämma med SERA-direktivets krav (jfr artikel 56.9). När det gäller tvister som uppkommit på grund av att någon nekats tillträde till en anläggning för grundläggande tjänster föreslås också en särskild reglering. Det införs ett nytt fjärde stycke i 8 kap. 9 § järnvägslagen. Denna reglering behandlas dock i kapitlet om tillhandahållande av tjänster (avsnitt 7.2.6).

11.3 Avgifter

11.3.1 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra förvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät. Behovet av konkurrenskraftiga avgifter för internationell trafik ska särskilt beaktas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgiftssamarbetet.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* har inga invändningar mot förslaget. *SJ AB* stödjer förslaget att infrastrukturförvaltare ska konsultera varandra för att undvika överprissättning. *Konkurrensverket* har inte framfört invändningar mot förslaget. *Utredningen om järnvägens organisation N 2013:02* anser att den föreslagna paragrafen (7 kap. 1 a §) med fördel kan ändras så att den bättre avspeglar intentionen med bestämmelsen. Begrepp som ”konkurrenskraftiga avgifter” bör, enligt utredningen, undvikas i lagtext.

Skälen för regeringens förslag: Enligt nuvarande regelverk åläggs infrastrukturförvaltare att samarbeta med andra infrastrukturförvaltare i syfte att tillse att företag som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät får tillgång till tåglägen för detta. Särskild hänsyn ska tas till att den internationella järnvägstrafiken beviljas tåglägen (6 kap. 4 § järnvägslagen). Det finns också särskilda bestämmelser om infrastrukturförvaltares samarbete kring bl.a. kapacitetstilldelning i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Dessa bestämmelser syftar till att ge den internationella godstrafiken på järnväg bättre framkomlighetsförutsättningar vid trafik på ett särskilt definierat europeiskt nät av gods-korridorer.

I SERA-direktivet finns en ny bestämmelse som innebär att infrastrukturförvaltarna (artikel 37.1) också ska samarbeta rörande avgifter och avgiftssystem. Deras samarbete ska syfta till att underlätta för dem som bedriver trafik på flera järnvägsnät. I synnerhet ska infrastrukturförvaltarna samarbeta för att åstadkomma största möjliga konkurrenskraft för företag som bedriver internationell järnvägstrafik. Denna bestämmelse har samband med bestämmelserna om infrastrukturförvaltares samarbete kring kapacitetstilldelning. Avsikten är att infrastrukturförvaltarna ska samarbeta kring alla typer av avgifter de tar ut från järnvägsföretagen och andra sökande. De avgifter som framstår som mest angeläget att ägna sig åt är s.k. mark-ups, dvs. avgiftskomponenter som inte är kostnadspeglande och som avser att spegla de sökandes betalningsvilja för framkomlighet på infrastrukturen (artikel 37.2). I dag förekommer det att infrastrukturförvaltare fastställer och tar ut sådana avgiftskomponenter utan att konsultera varandra. Den sammatagna prisen riskerar leda till överprissättning av den internationella trafiken, vars konkurrensförmåga därigenom försvagas och i vissa fall helt försvinner. Förhoppningen är att ett institutionaliserat avgiftssamarbete ska leda till i synnerhet en ökad pan-europeisk godstrafik på järnväg. Infrastrukturförvaltarna ska också samarbeta kring fastställande och uttag av andra typer av banavgifter och avgiftskomponenter med nära koppling till kapacitetstilldelning och trafikledning, t.ex. kvalitets- och bokningsavgifter (artikel 37.2). Mer synkroniserad utformning och tillämpning av sådana avgifter är också betydelsefullt för den internationella trafikens konkurrensvillkor.

Sammanfattningsvis bör i inledningen av 7 kap. järnvägslagen, där regler om avgifter finns samlade, införas en bestämmelse om skyldighet för infrastrukturförvaltare att samarbeta med andra förvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät. Behovet av konkurrenskraftiga avgifter för internationell trafik ska särskilt beaktas.

Det bör också införas ett bemyndigande som gör det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om avgiftssamarbetet.

11.3.2 Avgifter för användning av särskild infrastruktur

Regeringens bedömning: Redan i dag får infrastrukturförvaltare, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och som avslutats efter den 15 mars 1986 ta ut högre avgifter än marginalkostnad, om projektet inte hade kommit till stånd om inte avgifterna hade tagits ut.

Regeringens förslag: Datumet efter vilket projektet ska ha avslutats ändras till efter utgången av 1988.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *A-Train AB* anser att om lagstiftaren överväger justeringar av aktuellt lagrum bör lydelsen justeras för att tydliggöra innebörden av bestämmelsen.

Skälen för regeringens bedömning och förslag: Vilka avgifter som är möjliga att ta ut för användning av infrastruktur som utgör ett s.k. särskilt infrastrukturprojekt (t.ex. broar och tunnlår) behandlas i artikel 32.3 i SERA-direktivet. Om ett sådant projekt ökar effektiviteten i järnvägssystemet och projektet annars inte hade kommit till stånd får infrastrukturförvaltaren ta ut högre avgift än den som motsvarar marginalkostnad. Bestämmelsen har genomförts i 7 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519). Genom direktivet görs nu endast den ändringen att datumet efter vilket sådana projekt måste ha avslutats för att falla in under bestämmelsen flyttas fram från den 15 mars 1986 till utgången av 1988. *A-Train AB* har i sitt remissvar påpekat att direktivets text i artikel 32.1 håller låg kvalitet och anser att texten bör förbättras i den svenska lagen. Innebörden av begreppet "inte skulle ha kommit till stånd" är enligt *A-Train* ett uttryck för en ex post betraktelse som lämnar stort utrymme för olika uppfattningar. Regeringen delar *A-Trains* uppfattning att bestämmelsen ger stort utrymme för tolkning. Det är dock ytterst EU-domstolen som avgör hur regleringen ska tolkas. Att från svensk sida införa en egen lydelse av bestämmelsen vore därför inte lämpligt.

11.3.3 Analyser av marknadssegment

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter samt krav på offentliggörande av sådana analyser.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* har inga invändningar mot förslaget. *SJ AB* ser positivt på att analyser och utvärderingar görs på ett professionellt sätt i syfte att hitta lämplig avgiftsnivå för respektive marknadssegment.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 32.1 i SERA-direktivet får infrastrukturförvaltare i vissa fall, om marknaden kan tåla detta, ta ut högre avgifter än vad som annars är tillåtet. I den svenska lagen har det kallats "särskilda avgifter" och regleras i första hand i 7 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519). En förutsättning för att få ta ut sådana särskilda avgifter, är att avgifterna inte sätts så högt att ett helt marknadssegment, som hade klarat av att betala grundläggande marginalkostnadsbaserade avgifter, hindras från att använda den aktuella infrastrukturen. Nu anges i SERA-direktivet att det, för att få ta ut sådana avgifter, krävs vissa analyser och utvärderingar av marknadssegmenten. Analyserna över marknadssegmenten ska ses över minst vart femte år och ska åtminstone innehålla segmenten godstransporter, persontransporter inom ramen för ett avtal om allmän trafik och övriga persontransporter. Även marknadssegment där för närvarande inte några järnvägsföretag är verksamma, men bedömningen görs att det under avgiftssystemets giltighetstid skulle kunna bli det, ska analyseras. Marknadssegmenten ska analyseras utifrån de "par" som anges i direktivets bilaga VI punkt 1. Det handlar t.ex. om persontrafik/godstrafik, godståg som transporterar farligt gods/godståg som transporterar annat gods, inrikes trafik/utrikes trafik, kombinerad transport/direktståg. Förteckningen av segmenten ska publiceras i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivning. Det bör i järnvägslagen (7 kap. 10 §) införas ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om krav på sådana analyser av marknadssegment, hur förteckningen över marknadssegmenten ska publiceras och med vilka intervall de ska ses över.

12 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 15 juni 2015.

Den som vid ikraftträdandet har särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av detta tillstånd till utgången av 2018.

Den som vid ikraftträdandet har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät enligt 5 kap. 2 a och 3 §§ med stöd av en auktorisation enligt 3 kap. 5 och 6 §§, fortsätter att ha denna rätt till utgången av 2016.

Beslut om undantag som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av 6 kap. 24 § andra stycket gäller fortfarande.

Bestämmelsen om karens i 8 kap. 3 d § tillämpas första gången i fråga om befattningshavare som anställts vid tillsynsmyndigheten efter ikraftträdandet.

Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inletts före ikraftträdandet.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett bemyndigande i form av en övergångsbestämmelse som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om när en verksamhetsplan enligt 6 kap. 1 a § järnvägslagen senast ska vara upprättad och antagen (jfr dock 6 kap. 25 § 1 järnvägslagen).

Remissinstanserna: Har inte framfört några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Genom förslagen i denna lagrådsremiss genomförs bestämmelserna i SERA-direktivet (2012/34/EU) i svensk rätt. Enligt artikel 64 i direktivet ska medlemsstaterna senast tisdagen den 16 juni 2015 ha införlivat direktivet genom att sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet.

I lagrådsremissen föreslås att bestämmelser om särskilt tillstånd i 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) ska upphävas och ersättas av ett nytt tillstånd – nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Särskilt tillstånd har utgjort ett alternativ till huvudregeln, dvs. licens och säkerhetsintyg enligt 3 kap. 2 och 3 §§, för den som bedriver mer begränsade verksamheter inom landet. Det är för närvarande ca 65 företag som bedriver verksamhet med stöd av ett särskilt tillstånd. Vissa av dessa kommer fortsättningsvis kunna bedriva verksamheten med stöd av det nu föreslagna nationella trafiksäkerhetstillståndet. Flertalet kommer dock i stället att falla in under huvudregeln och behöva ha både en licens och ett säkerhetsintyg. För att ge både verksamhetsutövarna och tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) rimlig tid att ansöka om nytt tillstånd respektive pröva verksamheterna på nytt, bör det införas en övergångsperiod. Transportstyrelsen har uppskattat rimlig tidsåtgång till 3–4 år. Det föreslås därför att de verksamhetsutövare som vid lagens ikraftträdande opererar med stöd av ett särskilt tillstånd får fortsätta med detta till utgången av 2018.

Genom de föreslagna lagändringarna ska också reglerna rörande vilka som har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät ändras. Bestämmelserna om tillstånd i form av auktorisation för sådana verksamhetsutövare, nuvarande 3 kap. 5 och 6 §§ järnvägslagen, upphävs och ersätts av en regel som innehåller en beskrivning av vilka som ska ha en sådan rätt (se föreslagen lydelse av 5 kap. 2 § järnvägslagen). Den nya regleringen innebär också att infrastrukturförvaltarna får ställa upp vissa krav på den som ska delta i tilldelningsprocessen på deras respektive nät. Dessa regler ska föras in i infrastrukturförvaltarnas järnvägsnätbeskrivning (se föreslagen 6 kap. 5 a §). För att den trafik som bedrivs när lagen träder i kraft ska kunna fortsätta och berörda inblandade ska ges rimlig tid att anpassa sig till de nya reglerna bör det införas en övergångsbestämmelse som gör att dessa verksamhetsutövare får fortsätta organisera trafik med stöd av sin auktorisation till utgången av 2016, då en tågplanepå period löper ut. Med beaktande av de förhållandevis långa ledtider som planering av järnvägstrafik innebär, betyder det dock att parterna redan till ansökningarna om kapacitet våren 2016 ska ha inrättat nya regler och de sökande hunnit anpassa sig till dessa.

För infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur endast som en del av tillhandahållandet av en järnvägstjänst (t.ex. lastning och lossning eller underhåll), har i 6 kap. 24 § första stycket järnvägslagen funnits ett undantag från vissa av lagens regler som riktar sig till infra-

strukturförvaltare. Nu ersätts denna bestämmelse av ett nytt generellt undantag i 1 kap. 1 b §, som innebär att de som förvaltar järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster undantas från hela 6 och 7 kap., med undantag för de bestämmelser som riktar sig direkt till tjänstetillhandahållare. I 6 kap. 24 § andra stycket har det dock funnits möjligheter för tillsynsmyndigheten att fatta beslut om att även undanta andra infrastrukturförvaltare från kraven, om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras. Dessa infrastrukturförvaltare kommer inte med nödvändighet träffas av den nya generella undantagsregeln i 1 kap. 1 b §. Även om det nu också införs en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, med medgivande från EU-kommissionen, undanta vissa järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från samtliga krav i 6 och 7 kap. (jfr 1 kap. 1 c §), bör beslut om undantag som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av 6 kap. 24 § andra stycket fortsatt gälla.

Enligt 8 kap. 3 d § föreslås att befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för vissa beslut rörande marktillsyn, ska omfattas av ett års karens efter anställningen vid myndigheten. Bestämmelsen bör förenas med en övergångsbestämmelse av innebörden att det endast är befattningshavare som anställs efter lagens ikraftträdande som ska omfattas av karensen. Det framstår som rimligt att den som ska omfattas av en rörelseinskränkning som denna på arbetsmarknaden känner till det när anställningen accepteras.

För mål eller ärenden som inletts före lagens ikraftträdande bör äldre föreskrifter gälla.

13 Konsekvensanalys

13.1 Inledning

SERA-direktivet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde antogs i november 2012. Direktivet ersätter tidigare direktiv innehållande marknadsreglering i det första järnvägspaketet och syftar till att förtydliga regelverket samt effektivisera och öppna järnvägsystemet inom hela EU. I samband med överflyttningen till SERA-direktivet har ett ganska stort antal bestämmelser ändrats i förtydligande och moderniserande syfte. De principer som ligger till grund för bestämmelserna i SERA-direktivet är i stort desamma som i tidigare direktiv men bestämmelserna som uttrycker dem har blivit mer detaljerade.

Direktivet innehåller ändringar som Sverige är skyldigt att genomföra senast 16 juni 2015. Behovet av ändringar i svensk lag till följd av det ändrade direktivet har analyserats och i lagrådsremissen presenteras förslag till författningsändringar i enlighet med direktivet. Förslagen inskränker sig till bedömt nödvändiga lagändringar. Strävan har varit att finna lösningar och lämna förslag som överensstämmer med de krav som riktas mot Sverige i egenskap av EU-medlem och samtidigt i möjligaste mån bibehålla och utnyttja redan etablerade nationella system och ruti-

ner. Bedömningen är dock att direktivet inte kräver omfattande författningsändringar och att förslagen ligger i linje med ovan nämnda önskemål. På några punkter innehåller lagrådsremissen även förslag som inte är direkt föranledda av ändringarna i SERA-direktivet men som syftar till att förtydliga tidigare implementerade bestämmelser i järnvägslagen. Dessa ändringar går därför inte heller utanför direktivets krav. De förslag till ändringar som framförs bedöms därmed överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU.

Under arbetets gång har övervägts olika alternativa lösningar till införlivanderegler. Avvägningen har stått mellan kravet på att anpassa svensk rätt till direktivets regler och att finna sätt och vägar att göra det som dels inte ökar utan helst minskar myndigheters och företags administrativa bördor, dels i möjligaste mån ansluter till redan etablerade svenska system och rutiner. De undantag från direktivets tillämpningsområde från hela eller delar av regelverket för vissa företag och verksamheter som direktivet ger har utnyttjats så långt som bedömts lämpligt och möjligt.

Direktivet innehåller regler som berör infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer samt järnvägsföretag och andra som organiserar trafik. Sammantaget agerar dessa som aktörer på den järnvägsmarknad vars yttersta syfte är att erbjuda tjänster till resenärer och godsköpare. Därutöver finns regler som berör ansvariga myndigheter.

Direktivet innehåller som nämnts inte några förändringar vad gäller de grundläggande principer som styrt och allttjämt styr regleringen av järnvägsmarknaden i EU. Den svenska järnvägslagstiftningen har också implementerats i enlighet med detta och följer således redan i dag EU:s principer därvidlag. De förändringar som direktivet nu har genomgått innebär däremot att regelverket i vissa delar blir mer detaljerat. Den kanske mest märkbara konsekvensen av implementeringen av SERA-direktivet blir därför sannolikt en ökad administration och ökade administrationskostnader för de ansvariga myndigheter som har att tillämpa och följa upp reglerna.

Regelrådet har i sitt remissyttrande funnit att de administrativa kostnaderna för företagen är ofullständigt beskrivna i promemorian och har därför avstyrkt förslaget. Regeringen konstaterar att direktivet ska vara genomfört den 16 juni 2015. Det saknas därför möjligheter att nu komplettera konsekvensutredningen på det sätt Regelrådet efterfrågar.

I det följande görs en bedömning av konsekvenserna för marknadsaktörerna, myndigheterna och för samhället av de föreslagna lagändringarna.

13.2 Marknadsaktörerna

13.2.1 Effekter på företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt

Järnvägsmarknaden består av olika marknadssegment med såväl några stora och finansiellt starka aktörer som ett flertal mindre och mer nischade företag. I Sverige präglas marknaden tydligt av förekomsten av både kommersiell och samhällsköpt persontrafik. Marknaden är också mer organisatoriskt uppdelad än i många andra EU-länder och består av

såväl offentliga som privata företag och organ. På trafikutöversidan finns relativt många aktiva järnvägsföretag och organisatörer av trafik medan infrastrukturen förvaltas, vid sidan av Trafikverket, även av ett stort antal mindre och medelstora infrastrukturförvaltare, som ofta uppträder i rollen som leverantör av järnvägstjänster. Därutöver finns både större och mindre företag av olika slag som tillhandahåller järnvägens alla tjänster.

Förtydligt tillträde till tjänster kan ge bättre konkurrensförutsättningar

För de som träffas av de förtydligade bestämmelserna om att öppet tillhandahålla tillträde till järnvägens tjänster och de anläggningar dessa produceras i kan detta innebära vissa inskränkningar i de berörda företagens handlingsutrymme. Detta genom att möjligheten att reservera kapacitet i tjänsteanläggningar för eget bruk nu begränsas. Även andra krav till följd av direktivets mer detaljerade bestämmelser om bland annat redovisningsmässig eller organisatorisk åtskillnad av olika verksamheter inom eller kontrollerat av ett och samma företag ger upphov till ökad administration.

Vid utformandet av lagrådsremissens förslag har stor vikt tillmätts möjligheten att utnyttja direktivets undantagsbestämmelser och definition av begreppet infrastruktur i syfte att minimera den administrativa bördan för framförallt men inte uteslutande små tjänsteproducerande infrastrukturförvaltare. Detta intresse har balanserats mot vikten av att ge goda förutsättningar för effektiv konkurrens på järnvägens transportmarknader. Det gäller t.ex. förvaltare av fristående järnvägsnät och privata industriföretag som nyttjar egna spår enbart för eget bruk. Det innebär att fler företag än i dag kommer att träffas av färre betungande skyldigheter för infrastrukturförvaltare utan att för den skull förutsättningarna för en effektiv konkurrens försvagas.

För järnvägsföretag som behöver tillgång till berörda tjänster för att kunna utföra transporter innebär däremot den förtydligade och delvis nya tillträdesregleringen att möjligheterna till etablering och tillväxt ökar. Det gäller kanske i synnerhet för nya företag och företag som saknar egna depåer och andra anläggningar. Rätten för järnvägsföretag att begära tvistlösning hos tillsynsmyndigheten när det gäller tillträde till tjänster utökas och ger förbättrade förutsättningar för berörda aktörer att få fotfäste på järnvägsmarknaden.

De ändrade och förtydligade reglerna för tillträde till tjänster skulle även kunna bidra till att de samlade järnvägsanläggningarna kan utnyttjas mer effektivt i framtiden. Det mer framträdande problemet med bristande tillgång till lämplig mark för järnvägsdepåer m.m. talar dock emot denna effekt. En ökad tillgång till mark för kringtjänster för intresserade företag skulle vara önskvärd och kan tänkas leda till att dominansen på framförallt underhållssidan minskar.

Ökad transparens i styrningen av infrastrukturförvaltare

Kraven på infrastrukturförvaltare att upprätta planer och hålla anläggningsregister m.m. är inte nytt men förtydligar och lägger ökad vikt vid behovet av en transparent redovisning som ger grund för regeringen att styra finansieringen och bedöma kostnader för att vidmakthålla och utveckla infrastrukturen. Avtal med infrastrukturförvaltarna ska vidare

styra och ge incitament till ett optimalt och effektivt nyttjande av infrastrukturen. Förtydligandet om att planering av infrastruktur ska vara öppen och ske i samråd med befintliga och potentiella marknadsaktörer ger ökade förutsättningar för ett optimalt utnyttjande i enlighet med aktörernas efterfrågan och behov.

De utökade uppgifter som åläggs åtminstone de stora och statligt finansierade infrastrukturförvaltarna kan medföra vissa ökade administrationskostnader i samband med processen för framtagande och beslut om planer m.m. Eftersom de föreslagna lagändringarna emellertid inte ålägger berörda förvaltare några direkt nya uppgifter som de inte redan i dag utför internt, bedöms dessa kostnader rymmas inom befintliga ramar. Kravet om att infrastrukturförvaltare ska utveckla och föra ett transparent anläggningsregister kan vara en resurskrävande uppgift. I syfte att undvika onödig administrativ belastning och hålla kostnaderna nere föreslås därför att berörda förvaltare får möjlighet att utnyttja det utvecklingsarbete som görs i Trafikverkets pågående arbete med ett sådant register.

13.3 Samhället och myndigheterna

Direktivet innehåller bestämmelser om medlemsstaternas skyldigheter rörande effektiva tillsynsorgan och deras tillsyn, liksom om medlemsstaternas finansiering och styrning av järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling.

Regeringen ska via Regeringskansliet styra utvecklingen av infrastruktur och infrastrukturförvaltares finansiering genom en indikativ plan och genom avtal eller regleringsåtgärder. Uppgifterna är inte nya och medför inga faktiska ändringar i processer och administration jämfört med i dag.

Som ovan nämnts kan kravet på *Trafikverket*, liksom på andra infrastrukturförvaltare, att upprätta anläggningsregister och verksamhetsplaner medföra särskilda kostnader. I Trafikverkets regleringsbrev 2014 (N2013/5893/TE) uppdrogs myndigheten att senast den 1 juli 2014 lämna en redovisning till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) av hur myndigheten bedömer att den kommer att kunna leva upp till det nämnda kravet och vilka kostnader eller andra konsekvenser som myndigheten bedömer kan uppstå till följd av de åtgärder som direktivets krav innebär för Trafikverkets del. I Trafikverkets redovisning av uppdraget görs bedömningen att det underlag som måste tas fram för att uppnå direktivets krav i dessa sammanhang i stor utsträckning redan finns eller tas fram av myndigheten. Det pågår ett utvecklingsarbete inom Trafikverket för att bland annat förbättra kvaliteten i det befintliga anläggningsregistret. Trafikverkets förbättringsarbete på detta område skulle bedrivas oavsett de nya kraven i SERA-direktivet. Trafikverket påpekar dock att utvecklingsarbetet kan påverkas av kraven i direktivets artikel 30.7, men att en bedömning av de tillkommande kostnaderna inte låter sig göras innan kravbilden är fullständigt känd. Sammantaget görs därför bedömningen att de nya kraven inte föranleder behov av resurstillskott.

Transportstyrelsens tillsyn och övervakning av de förtydligade marknadsvillkoren tvingas genom lagändringarna till viss del bli mer detaljerad med krav på ökad administration. Det kan också finnas behov av särskilda informationsinsatser från myndigheten med anledning av de förändringar som direktivet medför. Vidare kan antalet ärenden komma att öka till följd av utökad rätt att begära tvistlösning om tillträdesvillkor för tjänster. Detta kan åtminstone under en inledningsperiod medföra ökade administrationskostnader i myndigheten. Transportstyrelsen ges genom förslagen i lagrådsremissen också mandat att meddela föreskrifter på en rad områden. Det gäller exempelvis licenser, nationella trafiksäkerhetstillstånd, verksamhetsplaner, beredskapsplaner och avgiftssamarbeten. Föreskriftsarbetet kan förväntas kräva omfattande resurser. Detsamma gäller arbetet med framtagandet av genomförandeakter inom EU. SERA-direktivet innehåller bemyndiganden för kommissionen att anta ett flertal genomförandeakter. Av dessa akter omfattas 12 stycken av det granskande förfarandet i artikel 62.3 i SERA-direktivet, medan 5 stycken 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 framtagande av förslag, dels i ett senare skede genom diskussioner i SERAC (EU-kommittén som arbetar med SERA-direktivet) inför kommitténs omröstning. En person vid Transportstyrelsen är av regeringen också förordnad som svensk representant i denna kommitté. Arbetet är omfattande och krävande för Transportstyrelsen. Enligt Transportstyrelsens uppskattning krävs för det SERAC-relaterade arbetet ytterligare 1,5 årsarbetskrafter under en period av två år, därefter minskande. För framtagande av föreskrifter uppskattas arbetet till 1,5 årsarbetskrafter på obestämd tid. Den avskaffade myndighetsauktoriseringen av organisationer av trafik innebär å andra sidan en viss lättnad i myndighetens administration och skulle kunna leda till ett ökat budgetutrymme och att resurser i myndigheten frigörs. Sammantaget bedöms de förändrade uppgifterna och eventuella kostnadsökningar i myndigheten rymmas inom befintlig ram.

13.4 Samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt

Genom de föreslagna lagändringarna genomförs större delen av SERA-direktivet i Sverige. Som nämnts syftar direktivet ytterst till att öka effektiviteten i järnvägssystemet i hela EU vilket kan antas uppnås successivt och i takt med att allt fler medlemsstater inför regelverket. En utvecklad och mer effektiv järnvägsmarknad i EU enligt direktivets intentioner skulle därmed kunna bidra till att öka järnvägens attraktivitet i den gränsöverskridande trafiken med ökat resande och fler godstransporter på järnväg till följd. En ökad rörlighet på järnväg inom unionen under miljömässigt acceptabla former torde dessutom ha en positiv inverkan på sysselsättningen såväl inom unionen som i Sverige. En övergång till järnväg skulle andra transportslag skulle därutöver kunna ge miljömässigt positiva konsekvenser.

I övrigt bedöms förslagen till lagändringar inte ha några nämnvärda konsekvenser för samhället i övrigt såsom integration, brottslighet, sysselsättning eller jämställdheten mellan kvinnor och män.

14 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

1 kap.

1 §

Paragrafen, som innehåller en övergripande beskrivning av lagen, justeras för att bättre återspegla vad lagen numera innehåller.

1 a §

Genom paragrafen, som genomför delar av artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet), undantas verksamhet vid vissa järnvägsnät från vissa av lagens bestämmelser. Det föreslås nu två materiella ändringar samt en redaktionell justering av paragrafen.

För det första ska verksamhet vid lokala och regionala nät enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik (p. 1) inte längre generellt undantas från 4 kap. (särredovisning m.m.). Däremot föreslås en ny något modifierad undantagsbestämmelse för verksamhet vid sådana nät i 4 kap. 2 § andra stycket.

Den andra ändringen handlar om s.k. industrispår (p. 2). För att undantagsbestämmelsen i större utsträckning ska överensstämma med ordalydelsen i direktivet, ska de nät som undantas definieras som järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. Tidigare lydelse har enbart avsett infrastrukturförvaltarens gods.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.1. och 9.1.1.

1 b §

Paragrafen är ny. Genom bestämmelsen undantas de infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster från samtliga bestämmelser i 6 kap. (kapacitetstilldelning m.m.) och 7 kap. (uttag av avgifter), utom såvitt avser de paragrafer i dessa kapitel som särskilt riktar sig till tjänsteleverantörer eller till ägaren av en anläggning för tjänster.

Anläggning för tjänster definieras i 1 kap. 4 § och avser anläggningar där sådana tjänster som listas i 6 kap. 23 § andra stycket och 6 kap. 23 c § utförs eller tillhandahålls. Att infrastrukturen i dessa anläggningar är möjliga att undanta från kraven i 6 och 7 kap. grundas på att definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till SERA-direktivet inte innefattar denna typ av anläggningar. Enligt definitionen ska inte spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelska versionen) och lokstallar utgöra järnvägsinfrastruktur. Även om SERA-direktivets definition av järnvägsinfrastruktur inte föreslås föras in i den svenska lagen, innebär den att de verksamhetsutövare som förvaltar sådan järnvägsinfrastruktur inte behöver omfattas av direktivets omfattande regelverk rörande kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, vars syfte är att skapa icke-diskriminering och konkurrensneutralitet på det reguljära järnvägsnätet. Både spårtillträdet och tjänsten som utförs i dessa anläggningar räknas in stället som en tjänst och regleras i 6 kap.

23–23 c §§ (tillträde m.m.) och 7 kap. 8 § (avgifter). Bestämmelsen ersätter nuvarande undantagsbestämmelse i 6 kap. 24 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3.1.

I c §

Paragrafen, som är ny, har sin grund i artikel 2.4 i SERA-direktivet. I artikeln anges att medlemsstaterna får undanta lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV i direktivet, som i järnvägslagen införlivats genom bestämmelserna i 6 och 7 kap. Ett undantag förutsätter dock en anmälan till EU-kommissionen och ett beslut i frågan därifrån. Bedömningen av om ett nät ska anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden ska enligt artikel 2.4 bygga på en bedömning av längden på järnvägsnätet, det faktiska utnyttjandet av nätet och den potentiella trafikvolymen. Skyldigheten för tillsynsmyndigheten att fråga EU-kommissionen innan beslut fattas gäller dock inte i de fallen infrastrukturen inte faller in under den definition av järnvägsinfrastruktur som finns i bilaga I till SERA-direktivet. Både enskilda infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten kan initiera ett ärende rörande undantag.

I 1 kap. 5 § föreslås också ett bemyndigande varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kriterier som ska gälla för att ett spår eller järnvägsnät ska komma i fråga för att anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3.2.

4 §

Paragrafen innehåller definitioner som gäller vid tillämpning av lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen ändras vad gäller definitionen av *järnvägsföretag*. Det är en ändring till följd av att bestämmelsen om särskilt tillstånd ändras och ersätts av nationellt trafiksäkerhetstillstånd (se 3 kap. 4 §). Vidare ändras definitionen av *regleringsorgan*, som numera regleras i artikel 55 i direktiv SERA-direktivet. I Sverige är det Transportstyrelsen som fullgör uppgiften som regleringsorgan.

I paragrafen införs också ett antal nya definitioner. Det införs en definition av *anläggning för tjänster*, som är av betydelse vid tillämpningen av 1 kap. 1 b § och 5 kap. 4 § och 7 kap. 8 §. Med anläggning för tjänster avses anläggningar där sådana tjänster som listas i 6 kap. 23 § andra stycket och 6 kap. 23 c § utförs eller tillhandahålls.

Det införs också en definition av begreppet *rimlig vinst*, som används i 7 kap. 8 §. Paragrafen handlar om hur avgiften ska beräknas för järnvägstjänster. För de tjänster som omfattas av regleringen får avgiften inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Definitionen överensstämmer i sak med definitionen av begreppet i artikel 3.17 i SERA-direktivet. Avgiften ska sättas så att hänsyn tas till dels den risk tjänsteleverantören är utsatt för, dels att avkastningen ligger i linje med vad som är gängse i branschen under de senaste åren.

Begreppet *tjänsteleverantör* definieras. Definitionen överensstämmer i sak med definitionen av begreppet i artikel 3.12 i SERA-direktivet. Det betyder att varje offentlig enhet (t.ex. Trafikverket och kommuner) eller

privat enhet (t.ex. företaget Jernhusen AB), som antingen ansvarar för förvaltningen av en (eller flera) anläggningar för tjänster eller tillhandahåller en eller flera tjänster, som avses i 6 kap. 23 § andra stycket respektive 6 kap. 23 c § (vilket motsvarar punkterna 2–4 i bilaga II till SERA-direktivet) faller in under begreppet tjänsteleverantör.

Begreppet *tyngre underhåll* definieras. Begreppet förekommer i bestämmelserna om tjänstetillhandahållande i 6 kap. 23 § andra stycket och 23 c §. Det avser underhåll som inte utförs rutinmässigt och som en del av det dagliga underhållet, utan kräver att fordonet tas ur trafik.

Det kan noteras att det inte föreslås någon generell ändring av definitionen av järnvägsinfrastruktur i enlighet med definitionen av begreppet i SERA-direktivet. Det beror på att järnvägslagen även innehåller bestämmelser som genomför andra direktiv på järnvägsområdet, t.ex. järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) och driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG). I stället undantas järnvägsinfrastruktur som inte faller in under SERA-direktivet i särskilda paragrafer, se t.ex. 1 kap. 1 b och 1 c §§.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.1 och 7.2.5.

5 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden. Bestämmelsen ändras redaktionellt och kompletteras med ett bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att järnvägsinfrastruktur ska anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden. Vilken järnvägsinfrastruktur som ska anses sakna strategisk betydelse är av betydelse vid tillämpning av nu föreslagna 1 kap. 1 c § och 6 kap. 24 a § (jfr avsnitt 6.3.2 och 8.2.3).

6 §

Paragrafen, som är ny, innehåller ett bemyndigande som ska möjliggöra för ett genomförande av artikel 30.7 i SERA-direktivet genom förordning eller myndighetsföreskrifter. Enligt artikel 30.7 ska infrastrukturförvaltare upprätta och föra ett register över de tillgångar i form av järnvägsanläggningar man ansvarar för. Vad som avses med järnvägsanläggningar i detta avseende bör preciseras i föreskrifterna. I bilaga V till SERA-direktivet, som har relevans för vilka uppgifter som ska finnas med i registret omnämns både infrastruktur och anläggningar för tjänster. Registret ska, enligt direktivet, användas för att bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera eller ersätta infrastrukturen. I registret ska också finnas uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen. Bemyndigandet innefattar även en rätt att avgöra vilka infrastrukturförvaltare som ska omfattas av kravet, när sådana regler ska träda i kraft och när registeret ska vara på plats.

Registret ska inte förväxlas med det infrastrukturregister tillsynsmyndigheten ansvarar för enligt 8 kap. 8 §, vars syfte är ett annat.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.3.

2 kap.

7 §

Det föreslås i *andra stycket* en följdändring med anledning av den redaktionella ändringen av 1 kap. 1 a §.

13 §

Det föreslås i *andra stycket* en följdändring med anledning av den redaktionella ändringen av 1 kap. 1 a §.

25 §

Det föreslås i *första stycket* 1 en ändring som innebär ett visst utökat mandat att meddela föreskrifter om undantag från säkerhetsreglerna i 2 kap. 1–5 §§. Nu omfattar möjligheterna att meddela undantagsbestämmelser verksamhet vid de båda sorters järnvägsnät som omnämns i 1 kap. 1 a §. Genom ändringen möjliggörs särskilda säkerhetsbestämmelser, som inte behöver uppfylla EU-rättsliga krav, för sådana verksamhetsutövare som omfattas av möjlighet att bedriva verksamhet med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.

3 kap.

1 §

Av paragrafen framgår vilka tillstånd som krävs för att utföra järnvägs trafik. Enligt huvudregeln krävs det en licens (3 kap. 2 §) och ett säkerhetsintyg (3 kap. 3 §). För vissa mer begränsade verksamheter har det räckt med ett s.k. särskilt tillstånd. Som framgår nedan, 3 kap. 4 §, ska bestämmelsen om särskilt tillstånd ändras och ersättas av ett nytt tillstånd – nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det måste därför ske en följdändring av här aktuell paragraf.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.

2 §

I paragrafen regleras vilka krav som gäller för att beviljas licens och licensens geografiska giltighet (artikel 17–23 i SERA-direktivet).

I *första stycket* 4 behandlas kravet om ”täckande av civilrättsligt ansvar” (artikel 22), dvs. krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för att kunna infria eventuell skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av trafiken. För att bestämmelsen bättre ska överensstämma med ordalydelsen i artikel 22, ändras lydelsen ”annat likvärdigt arrangemang” till ”tillräcklig garanti”.

Det införs också ett nytt *andra stycke*, i vilket det anges att kraven i licensen får anpassas till verksamhetens art och omfattning samt att tillsynsmyndigheten i licensen ska ange på vilket sätt kraven anpassats och för vilken verksamhet licensen gäller. Även om detta i praktiken gäller redan enligt nuvarande reglering har det ansetts angeläget att det uttryckligt framgår av paragrafen, dels för att lydelsen ska överensstämma med regleringarna rörande övriga tillstånd i kapitlet, dels för att flertalet av dem som i dag innehar s.k. särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 §, och som

därmed bedriver mer begränsade verksamheter, nu kommer falla in under huvudregeln och behöva ha både en licens och ett säkerhetsintyg.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.5.

4 §

Det införs ett nytt tillstånd – nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Tillståndet, som ersätter särskilt tillstånd, ska kunna innehas av verksamhetsutövare som enligt EU-regleringen kan undantas ifrån både regler om licens enligt artikel 2.3 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet) och ifrån krav på säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetsdirektivet jfr artikel 2 i direktiv 2004/49/EG. Det nationella trafiksäkerhetstillståndet innebär i likhet med det särskilda tillståndet ett undantag ifrån huvudregeln, enligt vilken det krävs både en licens och ett säkerhetsintyg för att utföra trafik på järnväg. Det särskilda tillståndet har dock gällt fler typer av verksamheter än de som omfattas av det nationella trafiksäkerhetstillståndet.

Av *första stycket* 1 framgår att företag som inom landet endast utför persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur får beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd. När det gäller trafik på fristående nät kan det handla både om kollektivtrafik (t.ex. Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm) och museijärnvägstrafik (t.ex. Östra Södermanlands järnväg). Av p. 2 framgår att företag som utför godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods (industrispår) också kan beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Av *andra stycket* framgår vilka krav som ska vara uppfyllda för att beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Enligt p. 1 ska den som beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ha hemvist eller säte i Sverige. Av p. 2 framgår att de grundläggande säkerhetskraven i 2 kap. 1–5 §§ ska vara uppfyllda och av p. 3 framgår ett allmänt krav på att det ska finnas en försäkring som täcker den skadeståndsskyldighet som den aktuella verksamheten kan ge upphov till.

När det gäller p. 2 och de grundläggande säkerhetskraven i 2 kap. 1–5 §§ ska verksamhetsutövare dock inte behöva uppfylla EU-rättsliga säkerhetskrav. För att möjliggöra särskilda säkerhetsföreskrifter anpassade till dessa verksamheter justeras därför även bemyndigandet i 2 kap. 25 § 1. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges därmed möjlighet att meddela särskilda föreskrifter om vad som ska gälla t.ex. beträffande säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 §, vilket är ett begrepp hämtat från EU:s järnvägssäkerhetsdirektiv (2004/49/EG). Bemyndigandet behandlas under 2 kap. 25 §.

Det införs en övergångsbestämmelse som innebär att de verksamhetsutövare som vid ikraftträdandet bedriver verksamhet med stöd av ett särskilt tillstånd kan fortsätta med detta till utgången av 2018.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.

10 §

Bemyndigandet ändras redaktionellt och utvidgas till att även omfatta föreskrifter avseende licenser, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser. SERA-direktivet innehåller i dessa avseenden detaljerade regler

som bör genomföras i svensk rätt på lägre föreskriftsnivå än lag jfr t.ex. artikel 24 i SERA-direktivet. Det införs också föreskriftsbemyndigande avseende nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Med stöd av bemyndigandet kan exempelvis de krav som uppställs för att beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd preciseras.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.5.1.

4 kap.

1 §

I paragrafen, som genomför artikel 6.1 i SERA-direktivet, regleras att transporttjänster ska redovisas separat ifrån infrastrukturförvaltning i de fall en och samma verksamhetsutövare bedriver båda dessa verksamheter. Bestämmelsen riktar sig till både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Med transporttjänster avses både persontransporter och godstransporter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.1.

1 a §

Genom paragrafen genomförs artikel 6.3 i SERA-direktivet.

Bestämmelsen i *första stycket* innebär att persontransportverksamhet ska redovisas separat från godstransportverksamhet. Eftersom persontransportmarknaden i Sverige är öppen för konkurrens och bedrivs på kommersiella villkor, har särredovisningskravet i förhållande till direktivet begränsats till helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter. Med detta avses persontrafik enligt avtal om allmän trafik i enlighet med lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Det är således inte fråga om rent kommersiella verksamheter.

I *andra stycket* anges att redovisning av allmänna medel som utbetalas till verksamhet som avser persontransporter ska ske i enlighet med bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning. Bestämmelser om separata och särskilda räkenskaper finns i förordningens bilaga punkt 5.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.1.

1 b §

Genom paragrafen genomförs kravet på offentliggörande av den ekonomiska redovisningen i artikel 6.1 och 6.3 i SERA-direktivet. Eftersom regeln om särredovisning nu delas upp i två paragrafer, 4 kap. 1 och 1 a §§, görs här en följdändring med hänvisning till båda paragraferna.

2 §

Genom de nu föreslagna tilläggen till paragrafen utnyttjas de undantagsmöjligheter som framgår av artikel 2.1 i SERA-direktivet och som medger undantag från artikel 6 i direktivet.

Bestämmelsen i *första stycket*, som innebär att obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel undantas från hela 4 kap., ändras inte.

Det införs ett nytt *andra stycke* i paragrafen som innebär att verksamhetsutövare vid lokala och regionala fristående järnvägsnät enbart avsedda för person- eller museitrafik, dvs. enligt 1 kap. 1 a § 1, undantas från krav på särredovisning. Undantaget gäller både för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. De flesta verksamheter som aktualiseras för

undantaget bedrivs också vertikalt integrerat, dvs. att infrastrukturen och trafiken sköts av ett och samma företag. Som exempel på nät som omfattas kan nämnas Roslagsbanan och Saltsjöbanan, för museitrafik, Östra Södermanlands järnväg. Undantaget för museitrafik blir endast tillämpligt om verksamheten inte redan faller under första stycket i paragrafen, dvs. är av mycket begränsad omfattning. Regeln, som ersätter nuvarande undantagsbestämmelsen i 1 kap. 1 a § första stycket, föreslås nu förenas med ett undantag. Om ett järnvägsföretag som utför trafik på lokala eller regionala fristående nät står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag som också bedriver trafik på andra typer av järnvägsnät, i första hand det statliga nätet som förvaltas av Trafikverket, ska denna verksamhet redovisas skilt från trafiken på det fristående nätet.

Nuvarande andra stycket i paragrafen blir ett nytt *tredje stycke* och ändras endast genom att paragrafhänvisningen ändras. I bestämmelsen behandlas tjänsteleverantör som också, i begränsad omfattning, förvaltar järnvägsinfrastruktur. De tjänster som avses finns uppräknade i både 6 kap. 23 § andra stycket och 6 kap. 23 c §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.1.

2 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 13.3 i SERA-direktivet. Bestämmelsen innebär att om den som tillhandahåller sådana grundläggande tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket (dvs. sådana tjänster som listas i bilaga II p. 2 till SERA-direktivet) och kontrolleras av ett företag som har en dominerande ställning på järnvägs-transportmarknaden, måste transportverksamheten redovisas skilt från tjänstetillhandahållandet. Vidare ska verksamheten organiseras på ett sätt som gör att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.2.

3 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om den särredovisnings- och bokföringsskyldighet som föreskrivs i 4 kap. Genom bemyndigandet kan t.ex. regleringen avseende bokföring i bil VIII till SERA-direktivet genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Paragrafen kompletteras också med ett bemyndigande avseende föreskrifter om organisatoriskt och beslutsmässigt oberoende hänförligt till bestämmelsen i 4 kap. 2 a §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.2.

5 kap.

1 §

Med anledning av att nuvarande 5 kap. 2 a och 3 §§ upphävs justeras paragrafen på så sätt att paragrafhänvisningen anpassas, jfr 5 kap. 2 §. Det görs i *första stycket* även en redaktionell ändring i syfte att tydliggöra att det är fråga om en s.k. upplysningsparagraf.

2 §

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 3.19, 41.2 och 44.1 i SERA-direktivet.

I denna paragraf uppställs de grundläggande krav som ska uppfyllas för att ha rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät. Av *första stycket* framgår att ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät. Bestämmelsen ändras med anledning att reglerna om auktorisation för sådana sökande nu upphävs och begreppet auktoriserad sökande utmönstras ur lagen. Bestämmelsen avser såväl person- som godstrafik.

Av *andra stycket* framgår att även vissa andra fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät. Rätten gäller för dem som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och kan uppfylla de krav som uppställts av infrastrukturförvaltaren. Det kan handla om t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (allmännyttigt intresse) och enskilda företag (kommersiellt intresse). Sådana aktörer, som inte är järnvägsföretag, benämns i lagen ”annan sökande”, jfr t.ex. 6 kap. 21, 22 och 23 §§. Den nu föreslagna regleringen innebär vidare att infrastrukturförvaltarna i sin järnvägsnätsbeskrivning ska få uppställa krav på sökanden för att få delta i kapacitetstilldelningsförfarandet. Enligt 6 kap. 5 a § ska sådana krav vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. Kraven får endast avse ställande av en ekonomisk garanti och ”förmåga att ansöka om kapacitet”. Vad som avses med dessa begrepp preciseras i EU-kommissionens genomförandeförordning 2015/10/EU.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.2.1.

4 §

I paragrafen finns en uppräkningslista av de nät som undantas från trafikeringensrätt. Undantagen är utformade i enlighet med de undantagsmöjligheter som finns i EU-regelverket. Sedan tidigare har gällt att lokala och regionala fristående nät enbart avsedda för person- och museitrafik samt s.k. industrispår är undantagna från trafikeringensrätt (p. 1). Nu görs, utöver vissa redaktionella ändringar, ett par tillägg i uppräkningslistan. Av p. 2 framgår att rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 § inte gäller på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik. Enligt artikel 2.3 i SERA-direktivet finns möjlighet att undanta sådan infrastruktur från bestämmelserna om icke-diskriminerande kapacitetstilldelning och avgiftsuttag. Av 6 kap. 1 § första stycket följer att en infrastrukturförvaltare endast är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har trafikeringensrätt. Exempel på järnvägsinfrastruktur som kan komma att träffas av undantaget är den nya Citybanan i Stockholm. Den för närvarande uttalade avsikten är att denna endast ska användas för pendeltågstrafik. Av p. 3 framgår att undantaget även gäller för spår i anläggningar för tjänster. Det kan t.ex. handla om spår i underhålls- och reparationsverkstäder, depåer, lokstallar och rangerbangårdar. Möjligheten att undanta sådana nät från trafikeringensrätt följer av att sådana spår

inte anses utgöra järnvägsinfrastruktur enligt SERA-direktivets definition av detta begrepp i bilaga I. Anläggning för tjänst definieras i 1 kap. 4 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.1.

6 kap.

1 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 8.3 i SERA-direktivet. Infrastrukturförvaltare ska upprätta och anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Bestämmelsen träffar enbart förvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel. Vad som avses med detta, och därmed vilka infrastrukturförvaltare som träffas av kravet, kommer preciseras i förordning eller myndighetsföreskrifter. Innan planen antas ska det ske ett samråd med dem som använder infrastrukturen och berörs av planen. Samrådskravet omfattar både företag (t.ex. järnvägsföretag), organisationer (t.ex. museijärnvägsföreningar) och myndigheter (t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter). Planen ska inte förväxlas med den järnvägsnätsbeskrivning som regleras i 6 kap. 5 §, där också villkoren för tillträde till infrastrukturen ska behandlas och där berörda sökande också ska ges tillfälle att lämna synpunkter.

Bestämmelsen om verksamhetsplan kompletteras med ett bemyndigande i 6 kap. 25 § 1, varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges möjlighet att precisera kraven på en verksamhetsplan.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

3 §

Genom ändringen genomförs artikel 49.2 i SERA-direktivet. Paragrafens *första stycke* ändras redaktionellt. Paragrafens *andra stycke* ändras endast genom att det görs ett tillägg avseende krav på samråd. Det betyder att innan en infrastrukturförvaltare reserverar viss infrastruktur för viss trafik, ska det ske ett samråd med berörda parter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.1.

5 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 41.2 i SERA-direktivet. Regleringen innebär att varje infrastrukturförvaltare får uppställa krav på de sökande i sin järnvägsnätsbeskrivning. Kraven ska gälla alla sökande av infrastrukturkapacitet, även järnvägsföretag, och ska syfta till att säkerställa infrastrukturförvaltarens berättigade krav på att säkerställa framtida intäkter för banavgifter samt att järnvägsnätet utnyttjas på ett effektivt och optimalt sätt. Kraven ska vara lämpliga och tydliga. De måste också uppfylla det allmänna kravet på att vara icke-diskriminerande. Kraven får endast avse en ekonomisk garanti och den sökandes förmåga att ansöka om kapacitet. EU-kommissionen har i en genomförandeförordning 2015/10/EU av den 6 januari 2015 om kriterier för sökande för järnvägsinfrastrukturens kapacitet och om upphävande av genomförandeförordningen (EU) nr 870/2014 preciserat vad som avses med ekonomisk garanti respektive förmåga att ansöka om kapacitet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.2.1.

17 §

Genom paragrafen genomförs artikel 54.1 i SERA-direktivet. Bestämmelsen, som handlar om infrastrukturförvaltares skyldigheter i samband med störningar i tågtrafiken, kompletteras med ett krav på att infrastrukturförvaltare ska ha en beredskapsplan. Närmare krav på vad planen ska innehålla kommer att regleras på lägre föreskriftsnivå. Av artikel 54.1 framgår att beredskapsplanen ska innehålla en förteckning över alla organ som ska informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i tågtrafiken.

Bestämmelsen om infrastrukturförvaltarens skyldigheter i samband med störningar i tågtrafiken kompletteras med ett bemyndigande i 6 kap. 25 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.3.

19 §

Genom paragrafen genomförs artikel 38 i SERA-direktivet. Bestämmelsen ändras endast genom att sanktionen vid överlåtelse av ett tilldelat tågläge skärps. Det anges att en överlåtelse av ett tågläge *ska*, i stället för som tidigare *får*, medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av tåglägen under innevarande eller nästkommande tågplanepriod. För tåglägen under innevarande tågplanepriod är det fråga om s.k. ad-hoc tåglägen, som tilldelas efter det att den årliga tilldelningsprocessen är klar. Det är infrastrukturförvaltaren som avgör om en sökande på denna grund ska uteslutas från ytterligare tilldelning av tåglägen. Uteslutningen kan begränsas till en viss del av järnvägsnätet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.4.

21 §

Genom paragrafen genomförs artikel 42 p. 3 och 4 i SERA-direktivet. I bestämmelsen behandlas ramavtal, som är ett avtal om infrastrukturkapacitet mellan en infrastrukturförvaltare och den som avser att utföra eller organisera trafik för längre tid än en tågplanepriod, dvs. längre tid än ett år.

Första stycket ändras till följd av att tillstånd för auktoriserade sökande nu tas bort och begreppet utmönstras ur lagen. I stället benämns sådana trafikorganisatörer ”annan sökande”.

Det införs också ett nytt *andra stycke* i paragrafen. Det innebär ett krav på att ett ramavtal ska innehålla villkor som gör att det kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre och mer effektivt kunna utnyttja järnvägsinfrastrukturen. Ramavtalet får också innehålla bestämmelser om sanktioner i händelse av att avtalet ändras eller upphävs.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

21 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 42 p. 5 och 6 i SERA-direktivet. I bestämmelsen regleras frister för hur lång tid ett ramavtal får gälla. Enligt *första stycket* är normallängden för ett ramavtal fem år. Infrastrukturförvaltaren får dock, om det föreligger särskilda skäl, samtycka till att ett ramavtal ingås för kortare eller längre tid. Avtalet får också förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga

avtalet. Som särskilda skäl omnämns i direktivet att det finns ett affärskontrakt, att särskilda investeringar gjorts eller att ”det föreligger risker”.

I *andra stycket* regleras ramavtal för kapacitet på infrastruktur som reserverats för viss trafik med stöd av 6 kap. 3 § andra stycket. Om infrastrukturförvaltaren vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes, dvs. järnvägsföretag eller annan sökande av infrastrukturkapacitet, behov får ett ramavtal gälla i 15 år och, om det föreligger synnerliga skäl, längre tid än 15 år. Det betyder, enligt direktivet, att möjligheten att ingå ramavtal för längre tid än 15 år endast ska gälla i ”exceptionella fall” när det varit fråga om ”omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan”.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

22 §

Paragrafen, som handlar om trafikeringsavtal (jfr artikel 28 i SERA-direktivet), ändras endast till följd av att tillstånd som auktoriserad sökande tas bort. Det ska inte längre krävas myndighetstillstånd för att ha rätt att organisera trafik. Av denna bestämmelse framgår att ett trafikeringsavtal ingås mellan å ena sidan en infrastrukturförvaltare och å andra sidan ett järnvägsföretag eller en annan sökande. Vem eller vilka som kan vara en sådan annan sökande, dvs. har trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät för att organisera trafik, framgår av 5 kap. 2 §. Bestämmelsen hindrar inte att infrastrukturförvaltaren tecknar avtal med både den som organiserar trafiken och det järnvägsföretag som utför trafiken. Enligt bestämmelsen måste det dock finnas ett trafikeringsavtal för att trafik ska få utföras.

22 b §

Paragrafen, som ingår i regelverket avseende verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, ändras med anledning av att bestämmelserna om auktorisation för den som organiserar trafik nu upphävs.

23 §

Genom paragrafen genomförs artikel 13.2 och bilaga II p. 2 i SERA-direktivet.

Av *första stycket* följer att en tjänsteleverantör är skyldig att bevilja tillträde till anläggningar för sådana tjänster som räknas upp i andra stycket, *grundläggande tjänster*, på icke-diskriminerande villkor. Tjänsterna har bedömts så grundläggande för möjligheten att bedriva järnvägstrafik att alla aktörer ska ges tillgång till sådana anläggningar på icke-diskriminerande villkor. Av bestämmelsen följer vidare att om tjänsteleverantören i anläggningen tillhandahåller en grundläggande tjänst, ska tillhandahållandet ske på icke-diskriminerande villkor. Det betyder att det är möjligt för t.ex. järnvägsföretag att utföra tjänster för att tillgodose den egna verksamheten utan att behöva förse andra företag med tjänsten. Däremot ska tillträde till anläggningen ske på icke-diskriminerande villkor. Ett tillhandahållande av en tjänst innefattar även tillgång till sådan järnvägsinfrastruktur inom anläggningen för tjänster som måste användas för att nyttja den aktuella tjänsten. Skyldigheten att

tillhandahålla tjänster riktar sig till tjänsteleverantörer. Enligt legaldefinitionen av begreppet tjänsteleverantör i 1 kap. 4 §, som är hämtad ifrån artikel 3.12 i SERA-direktivet, är det en offentlig eller privat enhet som antingen ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller som tillhandahåller de aktuella tjänsterna. En förvaltare av en anläggning för tjänster kan antingen vara ägaren till anläggningen, en som genom hyresavtal övertagit dispositionsrätten över en anläggning för tjänster eller den som genom avtal, eller på annat sätt, ansvarar för just förvaltningen av anläggningen. Men tjänsteleverantör kan man också bli genom att tillhandahålla tjänsten, utan att ansvara för förvaltningen av anläggningen.

I *andra stycket* listas de tjänster som anses utgöra grundläggande tjänster. Listan i p. 1–9 överensstämmer i allt väsentligt med den uppräkningslista som finns i bilaga II punkt 2 till SERA-direktivet. Det har dock gjorts vissa språkliga justeringar i förtydligande syfte.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.1.

23 a §

Genom paragrafen genomförs artikel 13.4 och delar av artikel 13.5 i SERA-direktivet.

Av *första stycket* framgår att en tjänsteleverantör av en grundläggande tjänst är skyldig att sträva efter att så långt möjligt tillgodose alla önskemål om tillträde till tjänsten. En ansökan ska också besvaras inom en rimlig tidsfrist som ska fastställas av regleringsorganet. I Sverige fullgör Transportstyrelsen uppgiften som regleringsorgan. Det bör därför införas ett bemyndigande i lagen, jfr 6 kap. 25 § 6, som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om vad som ska anses utgöra en rimlig tidsfrist.

Av *andra stycket* följer att ett avslag på en ansökan om tillträde till en grundläggande tjänst ska innehålla en upplysning om ett praktiskt möjligt alternativ som innebär att den sökande kan bedriva den aktuella trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Det ställs också krav på att ett avslag ska vara skriftligt i de fall tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som har en dominerande ställning på den svenska järnvägstransportmarknaden. Det kan i sammanhanget noteras att kravet på skriftlighet riktar sig till samma tjänsteleverantörer som omfattas av krav på särredovisning enligt 4 kap. 2 a §. En sådan tjänsteleverantör skulle t.ex. kunna vara ett företag som ägs av ett järnvägsföretag med en dominerande ställning på den svenska järnvägstransportmarknaden.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.3.

23 b §

Genom paragrafen genomförs artikel 13.6 i SERA-direktivet.

Om en anläggning för en grundläggande tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket har stått oanvänd två år i följd och ett järnvägsföretag eller annan sökande har uttryckt önskemål om att få tillträde till tjänsten ska ägaren till anläggningen offentliggöra att verksamheten hyrs eller leasas ut. Kravet gäller dock inte om ägaren kan visa att det pågår en ”omläggningsprocess” som innebär att fastigheten eller anläggningen ska användas för annat ändamål än grundläggande järnvägstjänster.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.2.

23 c §

Genom paragrafen genomförs artikel 13.7, 13.8 och bilaga II punkt 3 och 4 i SERA-direktivet.

Av *första stycket* framgår att en tjänsteleverantör som åt ett järnvägsföretag eller annan sökande tillhandahåller en sådan tjänst som räknas upp i paragrafens andra stycke, tilläggstjänster, eller tredje stycke, extratjänster, är skyldig att tillhandahålla tjänsten på ett icke-diskriminerande sätt. Med annan sökande avses någon som organiserar trafik utan att själv utföra denna, som t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter eller speditörer. Bestämmelsen innebär att tillhandahållandet måste ske på marknaden för att skyldigheten ska inträda.

I *andra stycket* listas de tjänster som utgör tilläggstjänster och i *tredje stycket* listas de tjänster som utgör extratjänster. Anledningen till att i lagen precisera vilka tjänster som ska betraktas som tilläggstjänster och extratjänster är bland annat att grunden för avgiftsuttaget för dessa tjänster inte är densamma som för grundläggande tjänster, se 7 kap. 8 §. Skälet för att i lagen tala om både tilläggstjänster och extratjänster, trots att regleringen för båda dessa slags tjänster är desamma, är att regleringen ska överensstämma med direktivets. Enligt artikel 13.9 får EU-kommissionen i genomförandeakter precisera regelverket vad gäller tjänster och det är då väsentligt att terminologin i den svenska lagen överensstämmer med direktivets för att inte försvåra tolkningen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.4.

24 a §

Paragrafen, som är ny, innehåller en möjlighet för infrastrukturförvaltare för lokala och regionala nät att undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 6 kap. 1 a §. Undantagsmöjligheten följer av artikel 2.4 i SERA-direktivet.

Som framgår av 6 kap. 1 a § gäller kravet på att upprätta en verksamhetsplan endast infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel. Vad som avses med detta, och därmed vilka infrastrukturförvaltare som omfattas av kravet, kommer preciseras i förordning eller myndighetsföreskrifter. Genom bestämmelsen ges möjligheter för infrastrukturförvaltare som enligt dessa föreskrifter omfattas av kravet, att undantas från detta. Enligt artikel 2.4 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion. För att medlemsstaterna ska ha rätt att undanta en infrastrukturförvaltare krävs dock först ett beslut i frågan av EU-kommissionen. Enligt den nu föreslagna bestämmelsen gäller dock

inte kravet på ett medgivande från EU-kommissionen för nät eller järnvägsspår som inte faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till SERA-direktivet. Av denna förteckning följer bland annat att spår inom underhålls- och reparationsverkstäder samt förråd (depåer) eller lokstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår undantas från begreppet järnvägsinfrastruktur. I flertalet fall torde de verksamhetsutövare som endast förvaltar anläggningar som faller in under detta undantag vara att betrakta som tjänsteleverantör, och därigenom automatiskt undantas från flertalet krav i 6 kap. som inte specifikt gäller för tjänsteleverantörer, dvs. även kravet på att upprätta en verksamhetsplan (jfr 1 kap. 1 b §). Det betyder sammanfattningsvis att tillsynsmyndigheten i de flesta fall som aktualiseras för detta undantag torde behöva vända sig till EU-kommissionen innan ett beslut fattas. Både infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten kan initiera ett ärende rörande undantag.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

25 §

I paragrafen behandlas bemyndiganden i anslutning till 6 kap.

Med stöd av bemyndigandet i p. 1 är det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om verksamhetsplan enligt 1 a §. Bemyndigandet innebär rätt att meddela föreskrifter om vilka infrastrukturförvaltare som ska omfattas av kravet på att upprätta en verksamhetsplan och när en verksamhetsplan senast ska ha upprättats och antagits första gången. Genom p. 2 införs ett bemyndigande rörande järnvägsnätbeskrivningar vad gäller de krav infrastrukturförvaltaren i denna får ställa på den som ansöker om kapacitet enligt 5 a §. Beträffande punkterna 3 och 4 är de inte ändrade. Med stöd av bemyndigandet i punkten 5 är det möjligt att föreskriva om krav på vad en beredskapsplan enligt 17 § ska innehålla. Av 6 kap. 23–23 c §§ följer bestämmelser om tillträde till järnvägstjänster. Bemyndigandet i punkten 6 gör det möjligt att föreskriva om förfarande för tillhandahållande av dessa tjänster. Ett specifikt bemyndigande införs härvid också i syfte att göra det möjligt att meddela föreskrifter om fastställande av en rimlig tidsfrist, inom vilken en tjänsteleverantör är skyldig att svara på en ansökan om tillträde till en s.k. grundläggande tjänst enligt 23 §. Enligt artikel 13.4 i SERA-direktivet ska en sådan tidsfrist fastställas av det s.k. regleringsorganet, i Sverige Transportstyrelsen. Avslutningsvis införs ett bemyndigande i punkten 7 som innebär rätt att meddela föreskrifter om krav för att kunna medges undantag från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 24 a §.

7 kap.

1 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 37 i SERA-direktivet.

På motsvarande sätt som gäller för infrastrukturförvaltare att samarbeta för att på ett effektivt sätt tillhandahålla tåglägen som sträcker sig över flera järnvägsnät, jfr 6 kap. 4 §, åläggs infrastrukturförvaltarna genom denna bestämmelse att samarbeta för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för de företag som bedriver trafik på flera järnvägsnät. Särskild vikt ska läggas vid internationell trafik. Infrastrukturförvaltarna ska verka

för att ”säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationell järnvägstrafik och effektiv användning av järnvägsnäten”.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.1.

2 §

Genom ändringen av paragrafen genomförs artikel 31.7 i SERA-direktivet.

I paragrafen regleras hur avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur ska beräknas, dvs. den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. För närvarande avser detta även avgifter för infrastruktur inom anläggningar för tjänster (terminaler) om infrastrukturen ägs och förvaltas av staten. Genom ändringen ska även statlig infrastruktur i sådana anläggningar avgiftsättas enligt 7 kap. 8 § (avgifter för tjänster).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.5.

5 §

Genom paragrafen genomförs artikel 32.3 i SERA-direktivet.

Redan enligt nuvarande reglering är det möjligt för infrastrukturförvaltare att ta ut högre avgifter än vad som annars är tillåtet för att använda infrastruktur som utgjort ett s.k. särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet. Genom nu föreslagna ändring flyttas endast det datum fram efter vilket projektet måste ha avslutats för att infrastrukturförvaltaren ska få använda sig av denna möjlighet. Projektet ska ha avslutats efter utgången av 1988.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.2.

8 §

Genom paragrafen genomförs artikel 31.7–8 i SERA-direktivet.

Det införs en uppdelning för olika typer av tjänster i regleringen avseende de ramar för avgiftsuttag tjänsteleverantören har att hålla sig inom. För grundläggande tjänster som anges i 6 kap. 23 § andra stycket gäller att avgiften inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst, dvs. självkostnad. Regeln gäller både för själva tjänsten och för tillträde till spåren i anläggningen. Detta gäller oavsett om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla tjänsten eller inte, och skiljer sig därmed ifrån vad som gäller för dessa tjänster i nuvarande reglering. Vad som avses med en rimlig vinst definieras i 1 kap. 4 §. Begreppet motsvarar definitionen av begreppet i artikel 3.17 i SERA-direktivet.

För tilläggstjänster och extratjänster gäller i stället att om den som tillhandahåller en sådan tjänst är ensam om att tillhandahålla tjänsten får avgiften inte överstiga kostnaden för tillhandahållandet av tjänsten plus en rimlig vinst. I de fallen en sökande har flera tjänsteleverantörer att välja bland finns ingen avgiftsreglering, annat än att de i likhet med övriga avgifter i lagen måste vara icke-diskriminerande. Regleringen överensstämmer med den som i dag gäller för samtliga tjänster.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.5.

10 §

Paragrafen, som är ny, innehåller bemyndiganden i anslutning till 7 kap.

Av p. 1 framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges rätt att meddela föreskrifter om det avgiftssamarbete som regleras i 7 kap. 1 a §. Av p. 2 följer att föreskrifter får meddelas gällande de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut s.k. särskilda avgifter enligt 7 kap. 4 § och krav på offentliggörande av sådana analyser i enlighet med vad som följer av artikel 32.1 SERA-direktivet. Genom bemyndigandet i p. 3 ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter. Enligt artikel 31.10 i SERA-direktivet ska denna information tas in i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivning eller publiceras på en webbplats till vilken det hänvisas i järnvägsnätbeskrivningen. Det handlar om infrastrukturförvaltare till vars anläggning tjänsteleverantörens anläggning ansluter. Mot bakgrund av att Trafikverket är den helt dominerande infrastrukturförvaltaren, kommer det oftast bli fråga om publicering i Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.5.

8 kap.

3 c och 3 d §§

Genom paragraferna, som är nya, genomförs delar av artikel 55 i SERA-direktivet. För att garantera tillsynsmyndighetens oberoende i förhållande till de företag och andra enheter myndigheten övervakar i marknadshänseende, införs två regler. Enligt direktivet ska befattningshavare vid regleringsorganet som ansvarar för sådana beslut som avses i artikel 56 i SERA-direktivet dels göra en årlig åtagande- och intresseförklaring, dels omfattas av ett års karens efter anställningen vid myndigheten innan befattningshavaren kan påbörja ett arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller enheter som omfattas av marknadstillsynen. Karensbestämmelsen avser utförande av arbete, oavsett om det sker i egenskap av arbetstagare eller uppdragstagare samt även innehav av någon form av ansvarsställning, t.ex. ett styrelseuppdrag. Med enheter avses andra aktörer än enskilda företag som bedriver verksamhet som omfattas av den aktuella tillsynen. Det kan t.ex. vara myndigheten Trafikverket, som är infrastrukturförvaltare. Det skulle även kunna vara en organisation eller en kommun, i den mån den bedriver järnvägstrafik eller förvaltar infrastruktur som omfattas av tillsynen.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för järnvägen både vad gäller t.ex. säkerhetsregleringar och de här aktuella marknadsregleringarna. Bedömningen har gjorts att det är generaldirektören och chefen vid myndigheten som bör ansvara för dessa beslut, och därmed omfattas av de här aktuella kraven. Avsikten är att detta ska klargöras i myndighetens instruktion och arbetsordning. Kravet på karens ska, enligt övergångsbestämmelse till lagen, endast omfatta befattningshavare vid myndigheten som anställts efter det att lagändringen trätt i kraft.

Bestämmelserna behandlas även i avsnitt 10.2.

Genom ändringarna av paragrafen genomförs artikel 13.5, 56.1 och 56.9 i SERA-direktivet. Enligt bestämmelserna ska regleringsorganet ansvara för ett tvistlösningsförfarande.

Första stycket ändras på ett antal punkter. Det görs en följdändring med anledning av att bestämmelserna om auktorisation för den som organiserar trafik upphävs. Begreppet ersätts med ”annan sökande” (jfr 5 kap. 2 §). För att bestämmelsen ska översstämma med EU-regleringen ändras även vilka som har möjlighet att hänskjuta en tvist till tvistlösning och vilken typ av tvister det får avse. I likhet med vad som anges i artikel 56.1 ska sökanden kunna hänskjuta tvister. Det betyder i det här sammanhanget järnvägsföretag eller andra som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet. Den rätt som infrastrukturförvaltare har enligt dagens reglering att hänskjuta tvister upphävs. Tvisterna ska enligt direktivet kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, dvs. marknadsregleringar som i järnvägslagen samlats i 5, 6 och 7 kap. Tvisteföremålen bör därför jämfört med nuvarande lydelse inskränkas till att gälla beslut som en infrastrukturförvaltare och, numera också en, tjänsteleverantörer fattat i frågor som regleras i 5, 6 eller 7 kap. eller föreskrifter meddelade i anslutning till dessa bestämmelser.

Andra stycket ändras endast på det sättet att tidsfristen, inom vilken tillsynsmyndigheten ska ha fattat ett beslut i tvisten, förkortas från två månader till sex veckor från det att all relevant information lämnats till tillsynsmyndigheten. Genom ändringen genomförs artikel 56.9 i SERA-direktivet.

Det införs ett nytt *fjärde stycke* i paragrafen. Genom bestämmelsen genomförs artikel 13.5 i SERA-direktivet. En sökande som har fått avslag, helt eller delvis, på sin begäran om tillträde till en grundläggande tjänst – dvs. en sådan tjänst som listas i 6 kap. 23 § andra stycket, ska kunna hänskjuta tvisten till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighetens uppgift blir att pröva om tjänstetillhandahållaren följt regelverket vad gäller tilldelning av tjänstekapacitet. En tjänstetillhandahållare är skyldig att sträva efter att tillgodose samtliga ansökningar (6 kap. 23 a § första stycket). Det finns i bestämmelserna om tjänstetillhandahållande inga regler om att det ska sparas restkapacitet på motsvarande sätt som gäller för kapacitet på järnvägsnätet. Det finns heller inga regler för hur lång tid avtal om tillträde till en anläggning får gälla motsvarande den som gäller för kapacitet på nätet, dvs. enligt huvudregeln en tågplanepериод för vilken det sluts ett trafikeringsavtal. Av artikel 13.4 i SERA-direktivet framgår också att en tjänsteleverantör inte behöver investera i ”resurser eller faciliteter” för att tillgodose alla ansökningar. Den vanligaste orsaken för avslag kan därför förväntas bli att det är fullt i anläggningen eller att det inte finns några tåglägen på de huvudspår som ansluter till anläggningen. Den prövning som tillsynsmyndigheten ska göra avser därför en bedömning av om det finns ett praktiskt möjligt alternativ för den sökande att vända sig till och, om det inte gör det, om det finns tjänstekapacitet att tilldela i anläggningen. Om bedömningen görs att det saknas alternativ för den sökande att vända sig till och det finns möjlighet att fördela kapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören tilldelar den sökande lämplig del av kapaciteten. I likhet med övriga förelägganden som tillsynsmyndigheten

fattar med stöd av lagen, kan ett beslut som detta förenas med vite (8 kap. 4 §) och överklagas till förvaltningsdomstol (11 kap. 2 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.6 och 11.2.5.

9 a §

Paragrafen ändras med anledning av att tillståndsplikt i form av auktorisation för organisatörer av järnvägstrafik (3 kap. 5 §) nu tas bort. I stället används det mer allmänna begreppet ”annan sökande” (av järnvägskapacitet).

10 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till bestämmelserna i 8 kap. Bestämmelsen kompletteras med ett bemyndigande rörande återkallelse av tillstånd enligt 8 kap. 5 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.5.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser behandlas i avsnitt 12.

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2012/34/EU

av den 21 november 2012

om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

järnvägar är en viktig del av unionens transportsektor
med sikte på att uppnå hållbar rörlighet.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 91,

(3) Effektiviteten i järnvägssystemet bör förbättras för att det
ska kunna integreras i en konkurrenskraftig marknad
samtidigt som järnvägarnas speciella karaktär beaktas.

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

(4) Medlemsstater som har en betydande andel järnvägstrafik
till tredjeländer med samma spårvidd, men en annan
spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät, bör kunna
få ha särskilda driftsregler som säkerställer dels samord-
ning mellan deras infrastrukturförvaltare och infrastrukt-
urförvaltarna i de berörda tredjeländerna, dels sund kon-
kurrens mellan järnvägsföretagen.

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de natio-
nella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

(5) För att göra järnvägstransporterna effektiva och konkur-
renskraftiga i jämförelse med andra transportsätt bör
medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretag har en
status som oberoende operatörer som handlar på ett
marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens
behov.

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om
utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁴⁾, rådets direk-
tiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järn-
vägsföretag ⁽⁵⁾ och Europaparlamentets och rådets direk-
tiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning
av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nytt-
jande av järnvägsinfrastruktur ⁽⁶⁾ har ändrats på väsent-
liga punkter. Eftersom ytterligare ändringar är nödvän-
diga bör dessa direktiv av tydlighetsskäl omarbetas och
slås samman till en enda rättsakt.

(6) För att säkerställa framtida utveckling och effektiv drift av
järnvägssystemet bör en åtskillnad göras mellan trans-
portverksamheten och förvaltningen av infrastrukturen.
I denna situation är det nödvändigt att driva dessa två
verksamheter var för sig och ha separat redovisning för
dem. Förutsatt att dessa separeringskrav uppfylls, att inga
intressekonflikter uppstår och att den konfidentiella na-
turen hos kommersiellt känsliga uppgifter garanteras, bör
infrastrukturförvaltare ha möjlighet att lägga ut vissa ad-
ministrativa uppgifter på entreprenad, till exempel när
det gäller att ta ut avgifter, på andra enheter än dem
som är aktiva på marknaderna för järnvägstransporttjän-
ster.

(2) En större integrering av unionens transportsektor är en
viktig del av fullbordandet av den inre marknaden och

(7) Principen om frihet att tillhandahålla tjänster bör tilläm-
pas på järnvägssektorn, varvid hänsyn måste tas till
denna sektors särskilda kännetecken.

⁽¹⁾ EUT C 132, 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ EUT C 104, 2.4.2011, s. 53.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 16 november 2011 (ännu ej
offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen
av den 8 mars 2012 (EUT C 108 E, 14.4.2012, s. 8). Europaparla-
mentets ståndpunkt av den 3 juli 2012 och rådets beslut av den
29 oktober 2012.

⁽⁴⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.

⁽⁶⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

(8) För att öka konkurrensen vid utbudet av transporttjänster
när det gäller bekvämlighet och service bör medlemssta-
terna behålla det övergripande ansvaret för utveckling av
lämplig järnvägsinfrastruktur.

- (9) I brist på gemensamma regler om fördelning av infrastrukturkostnaderna, bör medlemsstaterna efter samråd med infrastrukturförvaltaren fastställa regler för järnvägsföretagens betalning för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen. Dessa regler bör inte diskriminera mellan järnvägsföretag.
- (10) Medlemsstaterna bör säkerställa att infrastrukturförvaltare och befintliga, offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag ges en sund ekonomisk struktur, med vederbörligt beaktande av unionens regler om statligt stöd. Detta bör inte påverka medlemsstaternas behörighet när det gäller planering och finansiering av infrastruktur.
- (11) Sökande bör ges möjlighet att lämna synpunkter på innehåll i verksamhetsplanen i fråga om den del som avser användning, tillhandahållande och utveckling av infrastruktur. Detta bör inte nödvändigtvis innebära att den verksamhetsplan som infrastrukturförvaltaren upprättat utlämnas i sin helhet.
- (12) Eftersom privata anslutningslinjer och sidospår, som till exempel sidospår och linjer i privata industrianläggningar, inte ingår i järnvägsinfrastruktur såsom den definieras enligt detta direktiv, bör förvaltare av sådana infrastrukturer inte omfattas av de skyldigheter som åläggs infrastrukturförvaltare enligt detta direktiv. Icke-diskriminerande tillträde till anslutningslinjer och sidospår bör emellertid säkerställas oavsett ägarstruktur i de fall dessa behövs för tillträde till anläggningar för tjänster som är grundläggande för tillhandahållandet av transporttjänster och betjäna eller kan betjäna mer än en slutlig kund.
- (13) Medlemsstater bör kunna besluta att täcka utgifter för infrastrukturen genom andra medel än direkt statlig finansiering, som till exempel offentlig-privata partnerskap och finansiering från den privata sektorn.
- (14) Infrastrukturförvaltares resultaträkningar bör vara i balans över en rimlig tidsperiod. När den väl har fastställts, bör det vara möjligt att överskrida den under exceptionella omständigheter, som till exempel en omfattande och plötslig försämring av den ekonomiska situationen i en medlemsstat, som på ett betydande sätt påverkar trafikvolymen på dess infrastruktur eller omfattningen av tillgänglig offentlig finansiering. I överensstämmelse med internationella redovisningsregler bör inte lån för att finansiera infrastrukturprojekt tas upp i sådana resultaträkningar.
- (15) Åtgärder bör vidtas för att öppna marknaden för att godstrafiken och i synnerhet de gränsöverskridande varutransporterna ska fungera effektivt.
- (16) För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt överallt inom unionen är det lämpligt att införa ett tillstånd för järnvägsföretag.
- (17) Vid resor med mellanliggande stopp bör nya marknadsaktörer tillåtas ta upp och lämna av passagerare längs linjen för att säkerställa att sådan verksamhet blir ekonomiskt bärkraftig och för att potentiella konkurrenter inte ska missgynnas i förhållande till befintliga järnvägsföretag.
- (18) Införandet av sådan ny internationell persontrafik med öppet tillträde och med mellanliggande stopp bör inte medföra att marknaden för inhemsk persontrafik öppnas, utan bör endast inriktas på stopp utmed den internationella sträckan. Det huvudsakliga syftet med de nya förbindelserna bör vara att befordra passagerare på internationell resa. Vid fastställandet av huruvida detta är förbindelsens huvudsakliga syfte bör kriterier som till exempel den andel av omsättning och volym som härrör från inhemsk eller internationell befordran av passagerare samt förbindelsens längd beaktas. Fastställandet av förbindelsens huvudsakliga syfte bör göras av respektive nationellt regleringsorgan på begäran av en berörd part.
- (19) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg⁽¹⁾ kan medlemsstater och lokala myndigheter ingå avtal om allmän trafik som får ge exklusiva rättigheter att bedriva viss trafik. Det är därför nödvändigt att säkerställa att bestämmelserna i den förordningen är förenliga med principen om att marknaden för internationell persontrafik ska öppnas för konkurrens.
- (20) Att öppna den internationella persontrafiken för konkurrens kan få konsekvenser för organisering och finansiering av persontrafik på järnväg som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att på begäran av de behöriga myndigheter som har tilldelat ett avtal om allmän trafik begränsa rätten till tillträde till marknaden, om denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för dessa avtal om allmän trafik och det berörda regleringsorganet ger sitt godkännande på grundval av en objektiv ekonomisk analys.
- (21) Vid bedömningen av om den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik har äventyrats, bör på förhand fastställda kriterier beaktas, till exempel lönsamhetskonsekvenserna för tjänster som ingår i avtalet om allmän trafik, inklusive konsekvenserna när det gäller nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som ingick avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal

⁽¹⁾ EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

stopp på båda sidor om gränsen samt tidtabell och tur-
täthet för den föreslagna nya förbindelsen. Medlemssta-
terna bör i överensstämmelse med en sådan bedömning
och det berörda regleringsorganets beslut kunna bevilja,
ändra eller vägra rätten till tillträde till den internationella
persontrafik ansökan gäller, inklusive uttag av en avgift
från operatören av en ny internationell förbindelse för
persontrafik, i linje med den ekonomiska analysen och
i enlighet med unionens lagstiftning och principerna om
jämlighet och icke-diskriminering.

- (22) För att bidra till driften av persontrafik på järnväg på
linjer där det föreligger en skyldighet att tillhandahålla
allmänna tjänster, bör medlemsstater kunna låta de myn-
digheter som ansvarar för dessa tjänster ta ut en avgift på
persontrafik som omfattas av dessa myndigheters behö-
righet. Denna avgift bör bidra till att finansiera de skyl-
digheter att tillhandahålla allmänna tjänster som fast-
ställts i avtal om allmän trafik.
- (23) Regleringsorganet bör fungera så att eventuella intres-
sekonflikter och all eventuell inblandning i tilldelning
av det aktuella avtalet om allmän trafik undviks. Regle-
ringsorganets befogenheter bör utvidgas till att omfatta
bedömning av syftet med en internationell förbindelse
och när så är lämpligt de potentiella ekonomiska följd-
erna för befintliga avtal om allmän trafik.
- (24) För att investera i tjänster som använder specialiserad
infrastruktur, såsom höghastighetslinjer, behöver sökande
rättssäkerhet med tanke på de omfattande, långsiktiga
investeringar som detta innebär.
- (25) Regleringsorganen bör utbyta information och bör, när
så är lämpligt i enskilda fall, samordna principer och
praxis för bedömningen av huruvida den ekonomiska
jämvikten för ett avtal om allmän trafik äventyras. De
bör successivt utarbeta riktlinjer på grundval av gjorda
erfarenheter.
- (26) För att säkerställa sund konkurrens mellan järnvägsföretag och garantera full öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till och tillhandahållande av tjänster bör en åtskillnad göras mellan tillhandahållandet av transporttjänster och driften av anläggningar för tjänster. Det är följaktligen nödvändigt att bedriva dessa två typer av verksamheter var för sig om tjänsteleverantören tillhör ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på nationell nivå på minst en av de marknader för järnvägstransporter av gods eller

passagerare för vilka anläggningen används. Sådant oberoende bör inte medföra att det inrättas en separat juridisk enhet för anläggningarna för tjänster.

- (27) Icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster och tillhandahållandet av järnvägsrelaterade tjänster i dessa anläggningar bör göra det möjligt för järnvägsföretag att erbjuda bättre tjänster till passagerare och användare av godstransporttjänster.
- (28) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om gemensamma regler för den inre marknaden för el ⁽¹⁾ föreskrivs ett öppnande av den gemensamma marknaden för el och därför bör drivmotorström på begäran levereras till järnvägsföretag utan diskriminering. Om det finns bara en enda leverantör att tillgå bör avgiften för sådana tjänster fastställas enligt enhetliga principer.
- (29) När det gäller förbindelserna med tredjeländer bör särskilt avseende fästas vid huruvida järnvägsföretag från unionen har tillträde till järnvägsmarknaden i dessa tredjeländer på lika villkor, något som bör underlättas med hjälp av gränsöverskridande överenskommelser.
- (30) För att säkerställa pålitliga och tillfredsställande tjänster är det nödvändigt att järnvägsföretagen alltid uppfyller vissa krav avseende gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens.
- (31) För att skydda kunder och berörda tredje parter är det av stor betydelse att säkerställa att järnvägsföretagen är försäkrade i tillräcklig omfattning för att täcka eventuellt civilrättsligt ansvar. Sådan ansvarsskyldighet vid olyckor bör även få täckas genom garantier som ställs av banker eller andra företag under förutsättning att dessa garantier ställs på marknadsmässiga villkor, inte utgör statligt stöd och inte innehåller inslag som är diskriminerande mot andra järnvägsföretag.
- (32) Ett järnvägsföretag bör även vara skyldigt att rätta sig efter nationell rätt och unionsrätt om tillhandahållande av järnvägstjänster, som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, i syfte att säkerställa att det är i stånd att utföra sina aktiviteter på ett fullständigt säkert sätt och med vederbörligt hänsynstagande till hälsa, sociala förhållanden och arbetstagares och konsumenters rättigheter på vissa linjesträckningar.
- (33) Förfarandena för tilldelning, bibehållande och ändring av tillstånd för järnvägsföretag bör tillåta insyn och överensstämma med principen om icke-diskriminering.

⁽¹⁾ EUT L 211, 14.8.2009, s. 55.

- (34) För att säkerställa öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och tjänster på anläggningar för tjänster för samtliga järnvägsföretag bör all information som krävs för att utnyttja tillträdesrätten offentliggöras i en beskrivning av järnvägsnätet. Beskrivningen av järnvägsnätet bör offentliggöras på minst två av unionens officiella språk, i enlighet med befintlig internationell praxis.
- (35) Lämpliga system för tilldelning av kapacitet tillsammans med konkurrenskraftiga operatörer kommer att leda till en bättre balans mellan transportsätten.
- (36) Infrastrukturförvaltare bör ges incitament, till exempel bonusar för verkställande direktörer, att sänka tillträdesavgifterna och kostnaderna för tillhandahållande av infrastruktur.
- (37) Den skyldighet medlemsstaterna har att säkerställa förverkligandet av infrastrukturförvaltarens prestandamål och intäkter på medellång och lång sikt genom en avtalsöverenskommelse mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren bör inte påverka medlemsstaternas behörighet i fråga om planering och finansiering av järnvägsinfrastruktur.
- (38) Främjande av en optimal användning av järnvägsinfrastrukturen kommer att leda till minskade transportkostnader för samhället.
- (39) De metoder för kostnadsfördelning som fastställs av infrastrukturförvaltarna bör baseras på bästa tillgängliga kunskap om kostnadskausalitet och bör fördela kostnader mellan olika tjänster som järnvägsföretagen erbjuder och, i de fall detta är relevant, mellan olika slags järnvägsfordon.
- (40) Lämpliga avgiftssystem för järnvägsinfrastruktur tillsammans med lämpliga avgiftssystem för annan transportinfrastruktur och konkurrenskraftiga operatörer bör skapa bästa möjliga balans mellan olika transportsätt på en hållbar grund.
- (41) Vid fastställande av uppräknings bör infrastrukturförvaltaren definiera de olika marknadssegmenten i de fall kostnaderna för tillhandahållande av transporttjänsterna, deras marknadspris eller behoven i fråga om tjänsternas kvalitet varierar avsevärt.
- (42) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och bör i möjligaste mån söka tillgodose behoven hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt. Sådana system bör medge sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster.
- (43) Inom de ramar som fastställs av medlemsstaterna bör systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet uppmuntra järnvägsinfrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen.
- (44) Genom systemen för tilldelning av kapacitet och avgiftssystemen bör järnvägsföretagen ges klara och konsekventa ekonomiska signaler, så att de kan fatta rationella beslut.
- (45) Rulljud som uppkommer på grund av bromsblock tillverkade med hjälp av gjutjärnsteknik som används på godsvagnar är en orsak till bulleremissioner som kan reduceras med hjälp av lämpliga tekniska lösningar. Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter bör huvudsakligen tillämpas med avseende på godsvagnar som inte uppfyller kraven i kommissionens beslut 2006/66/EG av den 23 december 2005 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet "Rullande materiel – buller" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg⁽¹⁾. I de fall differentiering av detta slag ger upphov till förlust av intäkter för infrastrukturförvaltaren bör detta inte påverka tillämpningen av unionens regler om statligt stöd.
- (46) Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter bör komplettera andra åtgärder som syftar till att minska buller från järnvägstrafik, såsom antagandet av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet med bullergränser för järnvägsfordon, bullerkartor och handlingsplaner för att minska bullerexponering enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller⁽²⁾, liksom finansiering från unionen och nationell offentlig finansiering för att utrusta järnvägsfordon i efterhand och för bullerminskande infrastruktur.
- (47) Bullerminskande åtgärder motsvarande dem som har antagits för järnvägssektorn bör beaktas även för andra transportslag.
- (48) I syfte att snabba på installeringen av European Train Control System (ETCS) i loken, bör infrastrukturförvaltarna ändra avgiftssystemet genom en tillfällig differentiering med avseende på tåg som är utrustade med ETCS. Den differentieringen bör ge tillräckliga incitament till att utrusta tågen med ETCS.
- (49) För att ta hänsyn till användarnas, eller de potentiella användarnas, behov av infrastrukturkapacitet för att planera sin verksamhet, samt till kundernas och finansierarnas behov, är det viktigt att infrastrukturförvaltaren säkerställer att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som återspeglar behovet av att bibehålla och förbättra nivån på tjänsternas tillförlitlighet.

⁽¹⁾ EUT L 37, 8.2.2006, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 189, 18.7.2002, s. 12.

- (50) Det är önskvärt att ge järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren incitament att reducera driftsavbrott till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda.
- (51) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att tillåta köpare av järnvägstjänster att delta direkt i förfarandet för tilldelning av kapacitet.
- (52) Det är viktigt att beakta verksamhetskraven för såväl sökande som infrastrukturförvaltaren.
- (53) Det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet, men samtidigt bör sökandes rimliga krav tillgodoses.
- (54) Kapacitetstilldelningsprocessen bör förhindra att önskemål från andra företag som innehar eller avser att inneha rätt att utnyttja infrastrukturen för att utveckla sin verksamhet begränsas på ett obefogat sätt.
- (55) I systemen för tilldelning av kapacitet och fastställande och uttag av avgifter kan hänsyn behöva tas till det faktum att olika delar i järnvägsinfrastrukturnätet har utformats med tanke på olika huvudanvändare.
- (56) Eftersom olika användare och typer av användare ofta kommer att inverka olika på infrastrukturkapaciteten måste olika verksamheters behov avvägas på rätt sätt.
- (57) Transporttjänster som tillhandahålls enligt avtal med en offentlig myndighet kan behöva omfattas av särskilda regler för att säkerställa att de är attraktiva för användarna.
- (58) I systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör hänsyn tas till effekten av ökande utnyttjande av infrastrukturkapacitet och i sista hand kapacitetsbrist.
- (59) De olika tidsramarna för planering av trafikformerna bör säkerställa att även ansökningar om infrastrukturkapacitet som lämnas in efter det att den årliga tågplaneprocessen avslutats kan beaktas.
- (60) För att säkerställa ett optimalt utfall för järnvägsföretagen är det önskvärt att kräva en undersökning av hur infrastrukturkapacitet utnyttjas i de fall där det krävs en samordning av önskemålen om kapacitet för att tillgodose användarnas behov.
- (61) Med hänsyn till infrastrukturförvaltarnas monopolställning bör det krävas av dem att de undersöker tillgänglig infrastrukturkapacitet och metoder för att förstärka den, när användarnas önskemål inte kan tillgodoses i kapacitetstilldelningsprocessen.
- (62) Brist på information om andra järnvägsföretags önskemål och om begränsningar inom systemet kan göra det svårt för järnvägsföretag att optimera sina ansökningar om infrastrukturkapacitet.
- (63) Det är viktigt att säkerställa en bättre samordning av tilldelningssystem för att göra järnvägen mer attraktiv för trafik som använder mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät och i synnerhet för internationell trafik.
- (64) Det är viktigt att minimera de snedvridningar av konkurrensen som kan uppstå antingen mellan järnvägsinfrastrukturer eller transportsätt på grund av mycket olika principer för beräkning av avgifter.
- (65) Det är önskvärt att fastställa vilka delar av infrastruktur-tjänsterna som är väsentliga för att en operatör ska kunna tillhandahålla en tjänst och som bör tillhandahållas som motprestation till lägsta möjliga tillträdesavgifter.
- (66) Investeringar i järnvägsinfrastruktur är nödvändiga, och avgiftssystemen för infrastrukturen bör ge infrastruktur-förvaltare incitament att göra lämpliga investeringar ekonomiskt attraktiva.
- (67) För att lämpliga och rättvisa nivåer för infrastrukturavgifter ska kunna fastställas behöver infrastrukturförvaltare bokföra och fastställa värdet på sina tillgångar och bilda sig en klar uppfattning om de faktorer som styr kostnaderna för att driva infrastrukturen.
- (68) När beslut som rör transporter fattas bör hänsyn tas till externa kostnader, och det bör säkerställas att infrastrukturavgifter för järnväg kan bidra till internaliseringen av externa kostnader på ett samstämmigt och balanserat sätt för alla transportsätt.
- (69) Det är viktigt att säkerställa att avgifterna för inrikes och internationell trafik tillåter att marknadens behov tillgodoses av järnvägen. Följaktligen bör infrastrukturavgifterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
- (70) Den generella nivån på kostnadstäckningen via infrastrukturavgifter inverkar på den nivå av statliga bidrag som behövs. Medlemsstaterna kan tänkas fordra olika nivåer av generell kostnadstäckning. Alla avgiftssystem bör dock möjliggöra att trafik kan använda järnvägsnätet förutsatt att den åtminstone kan täcka den extra kostnadsbelastning den innebär.
- (71) Järnvägsinfrastruktur är ett naturligt monopol och det är därför nödvändigt att vidta åtgärder som ger infrastruktur-förvaltare incitament att sänka kostnaderna och förvalta infrastrukturen effektivt.
- (72) Utvecklingen av järnvägstransporterna bör uppnås bl.a. genom att de tillgängliga unionsinstrumenten används, dock utan att redan fastställda prioriteringar åsidosätts.

- (73) Rabatter som beviljas järnvägsföretag bör stå i relation till faktiska administrativa kostnadsbesparingar, särskilt besparingar avseende transaktionskostnader. Rabatter kan också beviljas för att främja effektiv infrastruktur användning.
- (74) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör ges incitament att minimera störningar i trafik på järnvägsnätet.
- (75) Tilldelningen av kapacitet är förbunden med en kostnad för infrastrukturförvaltaren och det bör krävas betalning för denna kostnad.
- (76) Effektiv förvaltning och rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen förutsätter att det upprättas ett regleringsorgan som utövar tillsyn av tillämpningen av föreskrifterna i detta direktiv och som också kan fungera som besvärorgan, utan att detta påverkar möjligheten till prövning i domstol. Ett sådant regleringsorgan ska ha rätt att se till att dess begäran om information liksom dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner.
- (77) Regleringsorganets finansiering bör garantera dess oberoende och bör komma antingen från statsbudgeten eller genom att obligatoriska avgifter tas ut från sektorn under iakttagande av principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet.
- (78) Lämpliga förfaranden för tillsättning av personal bör bidra till att garantera regleringsorganets oberoende, genom att framför allt se till att den beslutsansvariga personalen tillsätts av en offentlig myndighet som inte utövar direkt äganderätt över de reglerade företagen. Förutsatt att detta villkor uppfylls kan en sådan myndighet vara till exempel ett parlament, en president eller en premiärminister/statsminister.
- (79) Särskilda åtgärder krävs för att beakta vissa medlemsstaters särskilda geopolitiska och geografiska situation och den särskilda organiseringen av järnvägssektorn i flera medlemsstater samtidigt som den inre marknadens integritet säkerställs.
- (80) I syfte att beakta järnvägsmarknadens utveckling bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUFördraget) delegeras till kommissionen med avseende på tekniska ändringar i fråga om den information som ska tillhandahållas av det företag som ansöker om tillstånd, om förteckningen över förseningsklasser, om tidsplanen för tilldelningsförfarandet, och om den bokföringsinformation som ska ges till regleringsorganet. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt.
- (81) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (82) Genomförandeakter om järnvägstrafikens huvudsakliga syfte, om hur ny internationell trafik påverkar den ekonomiska jämvikten för avtal om allmän trafik, om uttag av avgift av järnvägsföretag som bedriver persontrafik, om tillträde till tjänster som tillhandahålls av anläggningar för grundläggande tjänster, om närmare detaljer för förfarandet för att erhålla ett tillstånd, om hur de direkta kostnaderna bör beräknas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter, och hur infrastrukturavgifterna bör differentieras för att ge incitament till att utrusta tåg med ETCS samt om vilka gemensamma principer och rutiner regleringsorganen har att följa vid sitt beslutsfattande, bör inte antas av kommissionen om den kommitté som inrättats enligt detta direktiv inte lämnar något yttrande över det utkast till genomförandeakt som lagts fram av kommissionen.
- (83) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att främja utvecklingen av unionens järnvägar, att fastställa de övergripande principerna för beviljande av tillstånd för järnvägsföretag och att samordna de ordningar i medlemsstaterna som reglerar tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och avgifterna för användningen av denna, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, på grund av att sådan tillståndsgivning och driften av viktiga delar av järnvägsnäten har en uppenbar internationell aspekt, och behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen, och de därför, till följd av deras transnationella konsekvenser, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (84) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell rätt bör begränsas till de bestämmelser som utgör en avsevärd förändring jämfört med tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de bestämmelser i detta direktiv som är i huvudsak oförändrade i jämförelse med de tidigare direktiven följer av de direktiven.

⁽¹⁾ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (85) De medlemsstater som saknar järnvägsnät och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionell och meningslös skyldighet om de var tvungna att införliva och genomföra kapitlen II och IV i detta direktiv. Sådana medlemsstater bör därför undantas från den skyldigheten.
- (86) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument ⁽¹⁾ har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i nationella instrument för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändande av sådana dokument är berättigat.
- (87) Detta direktiv bör inte påverka de tidsfrister som fastställs i bilaga IX del B, inom vilka medlemsstaterna ska uppfylla tidigare direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv fastställer
 - a) de regler som ska tillämpas på förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen och på järnvägstransporter utförda av järnvägsföretag som är etablerade eller kommer att etableras i en medlemsstat, som anges i kapitel II,
 - b) de kriterier som ska tillämpas när en medlemsstat utfärdar, förnyar eller ändrar tillstånd som är avsedda för järnvägsföretag som är eller kommer att vara etablerade inom unionen, som anges i kapitel III,
 - c) de principer och förfaranden som ska tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, som anges i kapitel IV.
2. Detta direktiv gäller användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik.

Artikel 2

Undantag från tillämpningsområdet

1. Kapitel II ska inte tillämpas på järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stadstrafik, förortstrafik eller regional trafik på lokala och regionala fristående järnvägsnät för transporttjänster

på järnvägsinfrastruktur eller på järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortsjärnvägstjänster.

Utan hinder av första stycket ska artiklarna 4 och 5 tillämpas när ett sådant järnvägsföretag står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller en annan enhet som utför eller integrerar andra järnvägstransporttjänster än stads- eller förortstrafik eller regional trafik. Även artikel 6 ska tillämpas på ett sådant järnvägsföretag när det gäller förhållandet mellan järnvägsföretaget och det företag eller den enhet som direkt eller indirekt kontrollerar det.

2. Medlemsstaterna får undanta följande företag från tillämpningsområdet för kapitel III:

- a) Företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur.
- b) Företag som enbart tillhandahåller persontransporter i stads- eller förortstrafik på järnväg.
- c) Företag som enbart tillhandahåller regional godstrafik.
- d) Företag som enbart utför godstrafik på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 8 och 13 samt kapitel IV:

- a) Lokala och regionala fristående järnvägsnät för persontrafik.
- b) Järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik.
- c) Regionala järnvägsnät som utnyttjas för regional godstrafik uteslutande av ett järnvägsföretag som inte omfattas av punkt 1, till dess att en annan sökande ansöker om kapacitet på det järnvägsnätet.
- d) Privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion från tillämpningen av artikel 8.3 och lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. I enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2 ska kommissionen besluta huruvida sådan järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse med beaktande av längden på det aktuella nätet, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas.

⁽¹⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

5. Medlemsstaterna får från tillämpningen av artikel 31.5 undanta fordon som går i trafik eller är avsedda att gå i trafik från och till tredjeländer och som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät.

6. Medlemsstaterna får besluta om andra tidsperioder och -frister för tidsplanen för tilldelning av kapacitet än de som avses i artikel 43.2 punkt 2 b i bilaga VI och punkterna 3, 4 och 5 i bilaga VII, om fastställandet av tåglägen för internationell trafik i samarbete med infrastrukturförvaltarna i tredjeländer vilka drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät har en väsentlig inverkan på tidsplanen för tilldelning av kapacitet i allmänhet.

7. Medlemsstaterna får besluta att offentliggöra det ramverk och de regler för fastställande och uttag av avgifter som specifikt ska gälla för internationell godstrafik till och från tredjeländer på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät med andra instrument och tidsfrister än de som föreskrivs i artikel 29.1, om detta krävs för att säkerställa sund konkurrens.

8. Medlemsstaterna får från tillämpningen av kapitel IV undanta järnvägsinfrastruktur som har en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät, och som förbinder gränsstationer i en medlemsstat med ett tredjelands territorium.

9. Med undantag av artiklarna 6.1, 6.4, 10, 11, 12 och 28 ska detta direktiv inte tillämpas på företag vars verksamhet är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom undervattenstunnlar eller till transportverksamhet i form av pendeltrafiktjänster genom sådana tunnlar.

10. Medlemsstaterna får från tillämpningen av kapitel II, utom artikel 14, och av kapitel IV undanta varje transitförbindelse med järnväg genom unionen.

11. Medlemsstaterna får från tillämpningen av artikel 32.4 undanta tåg som inte är utrustade med European Train Control System (ETCS) och som används för regional persontrafik och som har tagits i bruk för första gången före 1985.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *järnvägsföretag*: varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med detta direktiv vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att

företaget måste tillhandahålla dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.

2. *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur, inklusive trafikledning, trafikstyrning och signalering. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag.

3. *järnvägsinfrastruktur*: de anläggningar som finns förtecknade i bilaga I.

4. *internationell godstrafik*: transporttjänst med tåg som passerar minst en medlemsstats gräns; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika avgångsorter och destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.

5. *internationell persontrafik*: persontrafik där tåget passerar minst en medlemsstats gräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda medlemsstater. Tåget får kopplas ihop och/eller isär och olika sektioner får ha olika avgångsorter och destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.

6. *stads- och förortstrafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storstadsregion, inklusive gränsöverskridande storstadsregioner, samt transportbehov mellan en sådan stadskärna eller storstadsregion och omgivande områden.

7. *regional trafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven i en region, inklusive gränsöverskridande regioner.

8. *transit*: passage genom unionens territorium utan att lasta eller lossa gods och/eller utan att ta upp eller lämna av passagerare på unionens territorium.

9. *alternativ linje*: en annan linje med samma avgångsort och destination och som järnvägsföretag i stället kan använda för att utföra den berörda gods- eller persontrafiken.

10. *praktiskt möjligt alternativ*: tillräde till en annan anläggning för tjänster som är ekonomiskt acceptabel för järnvägsföretaget och som gör att det kan bedriva den berörda gods- eller persontrafiken.

11. *anläggning för tjänster*: installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som delvis eller helt särskilt iordningställts, för att medge tillhandahållande av en eller flera av de tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II.

12. *tjänsteleverantör*: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster till järnvägsföretag som avses i punkterna 2–4 i bilaga II.
13. *gränsöverskridande överenskommelse*: varje överenskommelse mellan två eller flera medlemsstater eller mellan medlemsstater och tredjeländer som syftar till att underlätta tillhandahållandet av gränsöverskridande järnvägstrafik.
14. *tillstånd*: en auktorisation som utfärdats av en tillståndsmyndighet till ett företag, enligt vilken dess kapacitet att i egen skap av järnvägsföretag tillhandahålla järnvägstransporttjänster erkänns; denna kapacitet kan vara begränsad till utförande av särskilda slags transporttjänster.
15. *tillståndsmyndighet*: det organ som är ansvarigt för utfärdande av tillstånd inom en medlemsstat.
16. *avtalsöverenskommelse*: en överenskommelse eller, i tillämpliga delar, ett arrangemang inom ramen för administrativa åtgärder.
17. *rimlig vinst*: avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk, inbegripet beträffande intäkter, eller frånvaron av sådan risk som tjänsteleverantören löper och ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella sektorn under de senaste åren.
18. *tilldelning*: tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet av en infrastrukturförvaltare.
19. *sökande*: ett järnvägsföretag eller en internationell sammanlutning av järnvägsföretag eller andra fysiska eller juridiska personer, såsom till exempel behöriga myndigheter enligt förordning (EG) nr 1370/2007 och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet.
20. *överbelastad infrastruktur*: en del av en infrastruktur där efterfrågan på infrastrukturkapacitet inte helt kan tillgodoses under vissa perioder ens efter en samordning av olika ansökningar om kapacitet.
21. *kapacitetsförstärkningsplan*: en åtgärd eller en serie åtgärder med en tidsplan för genomförandet med syftet att minska de kapacitetsbegränsningar som har lett till att en del av infrastrukturen förklaras som "överbelastad infrastruktur".
22. *samordning*: det förfarande genom vilket infrastrukturförvaltaren och sökande ska försöka finna en lösning på situationer där det finns konkurrerande ansökningar om infrastrukturkapacitet.
23. *ramavtal*: ett rättsligt bindande allmänt avtal enligt offentlig-rättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilken fastställer rättigheterna och skyldigheterna för sökanden och infrastrukturförvaltaren i förhållande till den infrastrukturkapacitet som ska tilldelas och de avgifter som ska tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplanepperiod.
24. *infrastrukturkapacitet*: möjlighet att planera begärda tågägen för en del av infrastrukturen under en viss period.
25. *järnvägsnät*: hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare.
26. *beskrivning av järnvägsnät*: en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgifter och tilldelning av kapacitet, inbegripet annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet.
27. *tågägen*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att framföra ett visst tåg från en plats till en annan under en viss period.
28. *tågplan*: uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen under den tid som tågplanen gäller.
29. *sidospår för uppställning*: sidospår som specifikt är avsett för tillfällig uppställning av järnvägsfordon mellan två uppdrag.
30. *tyngre underhåll*: arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur trafik.

KAPITEL II

UTVECKLING AV UNIONENS JÄRNVÄGAR

AVSNITT 1

Förvaltningsmässigt oberoende

Artikel 4

Järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares oberoende ställning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av medlemsstaterna har en oberoende ställning när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring, som innebär att de ska hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens.

2. Infrastrukturförvaltaren ska med iakttagande av det ramverk för avgifter och tilldelning och de specifika regler som medlemsstaterna fastställer ha ansvaret för sin egen förvaltning, administration och interna kontroll.

Artikel 5

Förvaltning av järnvägsföretagen enligt kommersiella principer

1. Medlemsstaterna ska göra det möjligt för järnvägsföretagen att anpassa sin verksamhet till marknaden och genomföra denna verksamhet på sina ledningsorgans ansvar för att kunna erbjuda effektiva och lämpliga transporter till lägsta möjliga kostnad för den servicekvalitet som krävs.

Järnvägsföretag ska drivas enligt de principer som gäller för kommersiella företag, oavsett ägarförhållandena i järnvägsföretagen. Detta ska också gälla de skyldigheter att tillhandahålla allmänna tjänster som ålagts dem av medlemsstater och för de avtal om allmän trafik som de sluter med de behöriga myndigheterna i staten.

2. Järnvägsföretag ska själva fastställa planer för sin verksamhet inklusive investerings- och finansieringsprogram. Sådana planer ska utformas i syfte att uppnå ekonomisk jämvikt i företagen och övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål för verksamheten. De ska också ange medlen för hur dessa mål ska uppnås.

3. Med beaktande av de allmänna politiska riktlinjer som utfärdas av varje medlemsstat och med hänsyn till nationella planer och kontrakt (som kan vara fleråriga) inklusive investerings- och finansieringsplaner, ska järnvägsföretag särskilt ha frihet att

- a) fastställa sin interna organisation utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 7, 29 och 39,
- b) styra utbudet och marknadsföringen av tjänster och bestämma priserna för tjänsterna,
- c) fatta beslut om personal, tillgångar och upphandling,
- d) utöka sin marknadsandel, utveckla ny teknologi och nya tjänster och införa nya driftsmetoder,
- e) etablera ny verksamhet inom områden som har anknytning till järnvägsmarknaden.

Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av förordning (EG) nr 1370/2007.

4. Utan hinder av punkt 3, ska aktieägare i offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag kunna begära att deras förhandsgodkännande ska krävas när det gäller viktiga företagsledningsbeslut, på samma sätt som aktieägare i privata aktiebolag kan göra enligt bestämmelserna i medlemsstaternas bolagsrätt. Bestämmelserna i denna artikel ska inte påverka de befogenheter

som kontrollorgan har enligt medlemsstaternas bolagsrätt vad beträffar utnämning av styrelseledamöter.

AVSNITT 2

Särskiljande av infrastrukturförvaltning och transportverksamheter och av olika typer av transportverksamheter

Artikel 6

Särredovisning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultat- och balansräkningar upprättas och offentliggörs dels för verksamhet som avser järnvägsföretags tillhandahållande av transporttjänster, dels för verksamhet som avser förvaltningen av järnvägsinfrastruktur. Allmänna medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

2. Medlemsstaterna får även bestämma att denna åtskillnad kräver att det ska finnas klart avgränsade avdelningar inom ett enda företag eller att infrastrukturen och transporttjänster ska förvaltas av separata enheter.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultat- och balansräkningar upprättas och offentliggörs, å ena sidan, för verksamhet som avser tillhandahållande av godstransport på järnväg och, å andra sidan, för verksamhet som avser tillhandahållande av persontrafik. Allmänna medel som utbetalas till verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst ska redovisas separat i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1370/2007 i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter.

4. Bokföringen för de olika verksamhetsområdena som avses i punkterna 1 och 3 ska göras på ett sätt som medger övervakning dels av förbudet mot överföring av allmänna medel från ett verksamhetsområde, för vilket de utbetalats, till ett annat, dels av användningen av inkomster från infrastrukturavgifter och överskott från annan affärsverksamhet.

Artikel 7

Oberoende i fråga om en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de väsentliga uppgifter som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av organisatoriska strukturer ska det kunna påvisas att detta mål uppnåtts.

Med väsentliga uppgifter avses

- a) beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen, och

- b) beslutsfattande avseende uttag av avgifter för infrastruktur, inklusive fastställande och uppörd av avgifterna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 29.1.

Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta ansvaret för att bidra till utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis genom investeringar, underhåll och finansiering.

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, till sin juridiska form och med avseende på organisation eller beslutsfattande, ska de uppgifter som avses i avsnitt 2 och 3 i kapitel IV utföras av ett avgiftsorgan respektive av ett tilldelningsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag till sin juridiska form och med avseende på organisation och beslutsfattande.

3. När det i bestämmelserna i avsnitten 2 och 3 i kapitel IV hänvisas till en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter ska bestämmelserna anses vara tillämpliga på avgiftsorganet eller tilldelningsorganet för deras respektive befogenheter.

AVSNITT 3

Förbättring av det finansiella läget

Artikel 8

Finansiering av infrastrukturförvaltaren

1. Medlemsstaterna ska utveckla sin nationella järnvägsinfrastruktur med beaktande av, när så är nödvändigt, unionens allmänna behov, inklusive behovet att samarbeta med angränsande tredjeländer. För detta ändamål ska de senast den 16 december 2014, efter samråd med berörda parter, offentliggöra en indikativ strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen i syfte att tillgodose framtida rörlighetsbehov vad beträffar underhåll, förnyelse och utveckling av infrastrukturen på grundval av en hållbar finansiering av järnvägssystemet. Den strategin ska omfatta en period av minst fem år och ska kunna förlängas.

2. Med beaktande av artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget får medlemsstaterna också tilldela infrastrukturförvaltaren tillräckliga medel i förhållande till dess uppgifter, i enlighet med artikel 3 led 2, infrastrukturens storlek och de finansiella kraven, särskilt för att täcka nya investeringar. Medlemsstaterna får besluta att finansiera dessa investeringar på annat sätt än genom direkt statlig finansiering. Medlemsstaterna ska i vilket fall som helst uppfylla kraven i punkt 4 i den här artikeln.

3. Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av den berörda medlemsstaten och med beaktande av den strategi som avses i punkt 1 och den finansiering som medlemsstaterna bidrar med enligt punkt 2, ska infrastrukturförvaltaren anta en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsprogram. Planen ska utformas så att den säkerställer en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, liksom ett optimalt och effektivt tillhandahållande av infrastruktur, samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och medel tillhan-

dahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål. Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att kända sökande och, på deras egen begäran, också potentiella sökande får tillgång till den relevanta informationen och ges möjlighet att ge sina synpunkter när det gäller innehållet i verksamhetsplanen i fråga om villkoren för tillträde och användning, samt arten, tillhandahållandet och utvecklingen av infrastrukturen innan planen fastställs av infrastrukturförvaltaren.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att en infrastrukturförvaltares resultaträkningar är balanserade under normala verksamhetsförhållanden och över en rimlig period av högst fem år, så att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet, inkomster utan återbetalningskrav från privata källor och statlig finansiering, inbegripet förskottsbetalningar från staten i förekommande fall, åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen.

Utan att det påverkar ett eventuellt långsiktigt mål enligt vilket användarna ska täcka infrastrukturkostnaderna för alla transportslag på grundval av en intermodal rättvis och icke-diskriminerande konkurrens mellan transportslagen, får en medlemsstat kräva att infrastrukturförvaltaren balanserar sin redovisning utan statlig finansiering, när järnvägstransporterna kan konkurrera med andra transportsätt, inom ramverket för avgifter enligt artiklarna 31 och 32.

Artikel 9

Öppenhet i fråga om skuldlättnader

1. Utan att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt stöd ska medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget använda lämpliga medel för att hjälpa till att minska skulderna hos offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag till en nivå som inte förhindrar en sund finansiell förvaltning och som förbättrar deras finansiella situation.

2. För de ändamål som avses i punkt 1 får medlemsstaterna kräva att en särskild återbetalningsenhet upprättas inom räkenskapsavdelningarna i sådana järnvägsföretag.

Enhetens balansräkning får belastas med alla de lån som upptagits av järnvägsföretaget både för att finansiera investeringar och för att täcka driftskostnader som uppstått till följd av järnvägstransporter eller genom förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, tills lånen är avvecklade. Skulder som härrör från dotterföretags verksamhet får inte medräknas.

3. Punkterna 1 och 2 gäller endast för skulder, eller räntor på dessa, som de offentligt ägda eller styrda järnvägsföretagen har ådragit sig senast vid tidpunkten för öppnandet av marknaden för alla eller en del av järnvägstransporttjänsterna i den berörda medlemsstaten och i alla händelser senast den 15 mars 2001 eller dagen för anslutningen till unionen för de medlemsstater som anslöt sig till unionen efter det datumet.

AVSNITT 4

Tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster

Artikel 10

Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur

1. Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att utföra alla sorters godstransport-tjänster. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder kusthamnar och inlandshamnar och andra anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II, och till infrastruktur som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund

2. Järnvägsföretag ska beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i samtliga medlemsstater för att bedriva internationell persontrafik. Vid internationell persontrafik ska järnvägsföretagen ha rätt att ta upp passagerare vid varje station utmed den internationella sträckan och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.

3. Efter begäran från relevanta behöriga myndigheter eller berörda järnvägsföretag ska det eller de relevanta regleringsorgan som avses i artikel 55 fastställa huruvida det huvudsakliga syftet med trafiken är att befordra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater.

4. På grundval av erfarenheter hos regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2016 anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkt 3 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 11

Begränsning av tillträdesrätten och av rätten att ta upp och lämna av passagerare

1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10 för trafik mellan en avgångsort och en destination vilka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik som är förenliga med unionsrätten. En sådan begränsning får dock inte leda till en inskränkning av rätten att ta upp passagerare vid någon station utmed en internationell sträcka och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, såvida inte utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.

2. Huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik skulle äventyras ska avgöras av det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 på grundval av en ob-

ektiv ekonomisk analys och i förväg fastställda kriterier på begäran av

- a) den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmän trafik,
- b) varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel,
- c) infrastrukturförvaltaren,
- d) det järnvägsföretag som utför avtalet om allmän trafik.

De behöriga myndigheterna och de järnvägsföretag som tillhandahåller de allmänna tjänsterna ska förse det eller de berörda regleringsorganen med de uppgifter som rimligen krävs för att fatta ett beslut. Regleringsorganet ska beakta de uppgifter dessa parter har tillhandahållit, vid behov begära ytterligare information från samt inleda samråd med samtliga berörda parter inom en månad efter att ha mottagit begäran. Regleringsorganet ska samråda med samtliga berörda parter, och meddela de berörda parterna sitt motiverade beslut inom en i förväg fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter senast sex veckor efter att ha mottagit alla relevanta uppgifter.

3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange inom vilken tidsperiod och på vilka villkor en omprövning av beslutet får begäras av

- a) den eller de berörda behöriga myndigheterna,
- b) infrastrukturförvaltaren,
- c) det järnvägsföretag som genomför avtalet om allmän trafik, eller
- d) det järnvägsföretag som söker tillträde.

4. På grundval av de erfarenheter som regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag gör och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2016 anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer inom samma medlemsstat längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befordra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats före den 4 december 2007 genom ett rättvist konkurrensutsatt anbuds-förfarande och i överensstämmelse med tillämpliga principer i unionsrätten. Denna begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid eller i 15 år, beroende på vilket som är kortast.

6. Medlemsstaterna ska se till att de beslut som avses i punkterna 1, 2, 3 och 5 kan bli föremål för rättslig prövning.

Artikel 12

Uttag av avgift av järnvägsföretag som bedriver persontrafik

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.2 får medlemsstaterna, på de villkor som fastställs i denna artikel, tillåta den myndighet som ansvarar för persontrafik på järnväg att ta ut en avgift av de järnvägsföretag som bedriver persontrafik för trafikering av linjer som omfattas av denna myndighets behörighet och som utförs mellan två stationer i denna medlemsstat.

I detta fall ska de järnvägsföretag som bedriver inrikes eller internationell persontrafik på järnväg omfattas av samma avgift för trafikering av linjer som omfattas av denna myndighets behörighet.

2. Avgiften är avsedd att kompensera denna myndighet för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmän trafik vilka tilldelats i enlighet med unionsrätten. De intäkter som en sådan avgift inbringar och som betalas i ersättning får inte överstiga vad som är nödvändigt för att helt eller delvis täcka kostnaden i samband med den aktuella skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst för att fullgöra dessa skyldigheter.

3. Uttaget av avgiften ska vara förenligt med unionsrätten och i synnerhet iakttas principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet, särskilt vad gäller förhållandet mellan tjänstens genomsnittliga pris för passageraren och avgiftsnivån. De totala avgifter som tagits ut enligt denna punkt får inte äventyra den ekonomiska bärkraften för den persontrafik på järnväg som de tas ut på.

4. De berörda myndigheterna ska spara de uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa att avgifternas ursprung och användningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska tillhandahålla kommissionen dessa uppgifter.

5. På grundval av erfarenheterna från regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av verksamheten i det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen anta åtgärder för att närmare ange villkoren för förfaranden och kriterier som ska gälla för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 13

Villkor för tillträde till tjänster

1. Infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaket av tillträdes-tjänster som anges i punkt 1 i bilaga II.

2. Tjänsteleverantörer ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla samtliga järnvägsföretag tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, till de anläggningar som avses i punkt 2 i bilaga II och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar.

3. För att garantera full öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 a, b, c, d, g och i i bilaga II och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar när tjänsteleverantören för en sådan anläggning för tjänster står under direkt eller indirekt kontroll av ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på de nationella marknader för järnvägstransporttjänster för vilka anläggningen används, ska tjänsteleverantörerna för dessa anläggningar för tjänster vara organiserade på ett sådant sätt att de i organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutsfattande är oberoende i förhållande till detta organ eller företag. Detta oberoende ska inte innebära att en separat juridisk enhet för anläggningar för tjänster måste inrättas och får uppfyllas genom inrättandet av separata avdelningar inom en enda juridisk enhet.

För alla anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II ska tjänsteleverantören och detta organ eller företag ha separata räkenskaper, inbegripet separata balansräkningar och resultaträkningar.

Om verksamheten vid anläggningen för tjänster bedrivs av en infrastrukturförvaltare eller om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av en infrastrukturförvaltare ska uppfyllandet av dessa krav anses ha blivit visat genom att bestämmelserna i artikel 7 uppfylls.

4. Järnvägsföretags begäran om tillträde till och tillhandahållande av tjänster inom den anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II ska besvaras inom en rimlig tidsfrist som ska fastställas av det nationella regleringsorgan som avses i artikel 55. En sådan begäran får avslås endast om det finns praktiskt möjliga alternativ som gör det möjligt för dem att bedriva den berörda gods- eller persontrafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Detta innebär inte att tjänsteleverantörer måste investera i resurser eller faciliteter för att tillgodose alla ansökningar från järnvägsföretagens sida.

Om järnvägsföretags begäran gäller tillträde till eller tillhandahållande av tjänster inom en anläggning för tjänster som förvaltas av en tjänsteleverantör som avses i punkt 3, ska tjänsteleverantören skriftligen motivera beslutet att avslå begäran och visa att det finns praktiskt möjliga alternativ i andra anläggningar.

5. Om intressekonflikter uppstår ska en tjänsteleverantör för en anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II sträva efter att tillmötesgå alla önskemål så långt det är möjligt. Om inget praktiskt möjligt alternativ är tillgängligt och det samtidigt inte är möjligt att tillgodose alla ansökningar om kapacitet för den berörda anläggningen på grundval av påvisade behov, får sökanden rikta ett klagomål till det regleringsorgan som avses i artikel 55, som ska behandla ärendet och som vid behov ska se till att en lämplig del av kapaciteten tilldelas denna sökande.

6. Om en anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och järnvägsföretag för tjänsteleverantören har uttryckt sitt intresse för tillträde till denna anläggning för tjänster på grundval av påvisade behov, ska dess ägare offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan leasas eller hyras som anläggning för järnvägstjänster, om inte tjänsteleverantören för denna anläggning för tjänster visar att en pågående omlägningsprocess hindrar att den används av något järnvägsföretag.

7. Om tjänsteleverantören tillhandahåller några av de tjänster som avses i punkt 3 i bilaga II ska dessa på begäran tillhandahållas alla järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

8. Järnvägsföretag får, som extra tjänster, begära ytterligare tjänster som avses i punkt 4 i bilaga II, från infrastrukturförvaltaren eller från andra tjänsteleverantörer. Tjänsteleverantören är inte skyldig att tillhandahålla dessa tjänster. Om tjänsteleverantören beslutar att erbjuda några av dessa tjänster till andra, ska han på begäran tillhandahålla dem till järnvägsföretagen på ett icke-diskriminerande sätt.

9. På grundval av regleringsorganens och tjänsteleverantörernas erfarenheter och på grundval av verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta åtgärder för att närmare specificera förfarandena och kriterierna för tillträde till de tjänster som tillhandahålls i de anläggningar för tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

AVSNITT 5

Gränsöverskridande överenskommelser

Artikel 14

Allmänna principer för gränsöverskridande överenskommelser

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att bestämmelserna i gränsöverskridande överenskommelser inte diskriminerar mellan järnvägsföretag eller begränsar järnvägsföretags frihet att bedriva gränsöverskridande trafik.

2. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen varje gränsöverskridande överenskommelse senast den 16 juni 2013 när det gäller överenskommelser som ingåtts före detta datum och innan de ingås när det gäller nya eller reviderade överenskommelser mellan medlemsstater. Kommissionen ska avgöra om sådana överenskommelser överensstämmer med unionsrätten inom nio månader efter anmälan när det gäller överenskommelser som ingåtts före den 15 december 2012 och inom fyra månader efter anmälan när det gäller nya eller reviderade överenskommelser mellan medlemsstater. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

3. Utan att det påverkar behörighetsfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna, i enlighet med unionsrätten, ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sin avsikt att inleda förhandlingar om, och att ingå, nya eller reviderade gränsöverskridande överenskommelser mellan medlemsstater och tredjeländer.

4. Om kommissionen inom två månader efter mottagandet av anmälan från en medlemsstat om avsikten att inleda de förhandlingar som avses i punkt 2 konstaterar att förhandlingarna hotar att undergräva målen för unionens pågående förhandlingar med de berörda tredjeländerna och/eller leda till en överenskommelse som är oförenlig med unionsrätten ska den underrätta medlemsstaten om detta.

Medlemsstaterna ska fortlöpande underrätta kommissionen om sådana förhandlingar och, när så är lämpligt, bjuda in kommissionen att delta som observatör.

5. Medlemsstaterna ska vara bemyndigade att tillfälligt tillämpa och/eller ingå nya eller reviderade gränsöverskridande överenskommelser med tredjeländer, förutsatt att de är förenliga med unionsrätten och inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens transportpolitik. Kommissionen ska anta sådana beslut om bemyndigande. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

AVSNITT 6

Kommissionens övervakningsuppgifter

Artikel 15

Marknadsövervakningens omfattning

1. Kommissionen ska vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska och ekonomiska förutsättningarna och följa marknadsutvecklingen för unionens järnvägstransporter.

2. I detta sammanhang ska kommissionen till sitt arbete nära knyta företrädare för medlemsstaterna, inklusive företrädare för de regleringsorgan som avses i artikel 55, och företrädare för de berörda sektorerna, inklusive, när så är lämpligt, järnvägssektorns arbetsmarknadsparter, användarna och företrädare för lokala och regionala myndigheter, för att dessa bättre ska kunna övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder. Kommissionen ska, där så är lämpligt, också involvera Europeiska järnvägsbyrån, i enlighet med dess uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) ⁽¹⁾.

3. Kommissionen ska övervaka användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkor för järnvägssektorn, särskilt fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, tilldelning av kapacitet, investeringar i järnvägsinfrastruktur, utvecklingen i fråga om järnvägstransporttjänsters priser och kvalitet, järnvägstransporttjänster som omfattas av avtal om allmän trafik, tillståndsgivning, graden av marknadsöppning och harmonisering mellan medlemsstaterna samt utvecklingen av anställningsförhållandena och de sociala villkoren inom järnvägssektorn. Denna övervakning ska inte påverka liknande verksamhet i medlemsstaterna och arbetsmarknadsparternas roller.

4. Kommissionen ska en gång vartannat år rapportera till Europaparlamentet och rådet om

- a) utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik och tjänster som ska tillhandahållas järnvägsföretag, i enlighet med bilaga II,
- b) de grundförutsättningar som avses i punkt 3, däribland för kollektivtrafik på järnväg,
- c) läget för unionens järnvägsnät,
- d) utnyttjandet av tillträdesrätt,
- e) hinder för en effektivare järnvägstrafik,
- f) begränsningar i infrastrukturen,
- g) behovet av lagstiftning.

5. För kommissionens marknadsövervakning ska medlemsstaterna, på årlig basis och med respekt för arbetsmarknadsparternas roller, tillhandahålla kommissionen nödvändig information om användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkor för järnvägssektorn.

6. Kommissionen får anta åtgärder för att säkerställa enhetligheten i rapporteringsskyldigheterna för medlemsstaterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

KAPITEL III

TILLSTÅND FÖR JÄRNVÄGSFÖRETAG

AVSNITT 1

Tillståndsmyndighet

Artikel 16

Tillståndsmyndighet

Varje medlemsstat ska utse en tillståndsmyndighet som ska ansvara för utfärdande av tillstånd och för att de åligganden som följer av detta kapitel uppfylls.

Tillståndsmyndigheten ska inte själv tillhandahålla järnvägstransporttjänster och ska vara oberoende i förhållande till företag och enheter som tillhandahåller sådana tjänster.

AVSNITT 2

Villkor för erhållande av tillstånd

Artikel 17

Allmänna krav

1. Ett företag ska vara berättigat att ansöka om tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat.
2. Medlemsstaterna ska inte utfärda tillstånd eller förlänga dessas giltighet om kraven enligt detta kapitel inte är uppfyllda.
3. Ett företag som uppfyller de krav som anges i detta kapitel har rätt att få tillstånd.
4. Inget företag ska tillåtas tillhandahålla järnvägstransporttjänster som omfattas av tillämpningsområdet för detta kapitel såvida det inte har beviljats ett lämpligt tillstånd för ifrågavarande slag av tjänster.

Ett sådant tillstånd ska emellertid inte i sig berättiga innehavaren till tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

5. Kommissionen ska anta åtgärder för att närmare specificera användningen av en gemensam mall för tillstånd och, om så behövs för att säkerställa en sund och effektiv konkurrens på marknaderna för järnvägstransport, närmare specificera förfarandet för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 18

Villkor för erhållande av ett tillstånd

Ett företag som ansöker om tillstånd ska innan dess verksamhet påbörjas vara tvunget att visa för den berörda medlemsstatens tillståndsmyndigheter att det vid varje tidpunkt kommer att kunna uppfylla de krav med avseende på gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för civilrättsligt ansvar som räknas upp i artiklarna 19–22.

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

För dessa syften ska varje företag som ansöker om tillstånd tillhandahålla all relevant information.

Artikel 19

Krav avseende gott anseende

Medlemsstaterna ska definiera villkoren för att kraven på gott anseende ska anses vara uppfyllda för att säkerställa att det företag som ansöker om tillstånd eller de personer som ansvarar för dess skötsel

- a) inte har dömts för allvarliga brott, inklusive brott på det ekonomiska området,
- b) inte har försatts i konkurs,
- c) inte har dömts för allvarliga överträdelse av särskild lagstiftning som är tillämplig på transporter,
- d) inte har dömts för allvarlig eller upprepad underlåtenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt arbetsmiljölagsstiftning, eller skyldigheter enligt tullagstiftning när det gäller ett företag som önskar bedriva gränsöverskridande godstransporter som ska genomgå tullförfaranden.

Artikel 20

Krav avseende ekonomisk förmåga

1. Kraven på ekonomisk förmåga är uppfyllda om ett företag som ansöker om tillstånd kan visa att det är i stånd att uppfylla sina faktiska och eventuella skyldigheter, som bedömts föreligga på grundval av realistiska antaganden, för en period på tolv månader.
2. Tillståndsmyndigheten ska kontrollera den ekonomiska förmågan särskilt med hjälp av ett järnvägsföretags årsredovisning eller, när det gäller företag som ansöker om tillstånd men inte kan förete årsredovisningar, med hjälp av årets balansräkning. Varje företag som ansöker om tillstånd ska lämna åtminstone den information som anges i bilaga III.
3. Tillståndsmyndigheten ska inte anse att ett företag som ansöker om tillstånd uppfyller kraven på ekonomisk förmåga om det som en följd av sin verksamhet har betydande skulder för skatter och sociala avgifter.
4. Tillståndsmyndigheten får begära att en revisionsberättelse och lämpliga handlingar som upprättats av en bank, sparbank, räkenskapsförare eller auktoriserad revisor överlämnas. Dessa handlingar ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga III.
5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar i bilaga III. Bilaga III får således ändras för att specificera eller komplettera den information som ska lämnas av företaget som ansöker om tillstånd mot bakgrund av de erfarenheter som tillståndsmyndigheten vunnit eller utvecklingen på järnvägsmarknaden.

Artikel 21

Krav på yrkesmässig kompetens

Kraven på yrkesmässig kompetens är uppfyllda då det företag som ansöker om tillstånd kan visa att det förfogar eller kommer att förfoga över en ledningsorganisation som har den kunskap eller erfarenhet som är nödvändig för att utöva en säker och pålitlig operativ kontroll och tillsyn över den typ av verksamhet som specificeras i tillståndet.

Artikel 22

Krav avseende täckande av civilrättsligt ansvar

Utan att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt stöd och i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget, ska ett järnvägsföretag vara tillräckligt försäkrat eller ha tillräckliga garantier på marknadsvillkor för att enligt nationell och internationell lagstiftning täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor, särskilt avseende passagerare, bagage, gods, post och tredje part. Utan hinder av denna skyldighet får hänsyn tas till särdragen hos och riskprofilen för olika typer av tjänster, särskilt järnvägsverksamhet som bedrivs för kulturella ändamål eller museiändamål.

AVSNITT 3

Tillståndets giltighet

Artikel 23

Rumslig och tidsmässig giltighet

1. Ett tillstånd ska vara giltigt inom hela unionens territorium.
2. Ett tillstånd ska vara giltigt så länge som järnvägsföretaget uppfyller de skyldigheter som anges i detta kapitel. Tillståndsmyndigheten får emellertid föreskriva regelbunden omprövning. I så fall ska omprövningen genomföras minst vart femte år.
3. Särskilda bestämmelser som reglerar ett tillstånds tillfälliga indragning eller återkallelse får införlivas i tillståndet.

Artikel 24

Tillfälligt tillstånd, godkännande, tillfällig indragning och återkallelse

1. I fall då det föreligger allvarliga tvivel med avseende på huruvida ett järnvägsföretag som tillståndsmyndigheten har beviljat tillstånd efterlever kraven i detta kapitel, särskilt kraven i artikel 18, får tillståndsmyndigheten vid varje tidpunkt kontrollera huruvida järnvägsföretaget verkligen efterlever dessa krav.

I fall då en tillståndsmyndighet är förvissad om att ett järnvägsföretag inte längre kan uppfylla kraven ska den tills vidare dra in eller återkalla tillståndet.

2. När en tillståndsmyndighet i en medlemsstat konstaterar att det föreligger allvarliga tvivel med avseende på efterlevnaden av kraven i detta kapitel från ett sådant järnvägsföretags sida, till vilket tillstånd har utfärdats av en annan medlemsstats tillståndsmyndighet, ska den utan dröjsmål underrätta den senare myndigheten.

3. Utan hinder av punkt 1, när ett tillstånd tillfälligt dragits in eller återkallats på grund av bristande efterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga, får tillståndsmyndigheten bevilja ett tillfälligt tillstånd medan järnvägsföretaget omorganiserar, förutsatt att säkerheten inte äventyras. Ett tillfälligt tillstånd får emellertid inte vara giltigt längre än sex månader från den dag det beviljades.

4. Om ett järnvägsföretag har avbrutit verksamheten under sex månader eller inte har påbörjat verksamheten inom sex månader efter det att tillståndet meddelades får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in eller att tillståndet tillfälligt ska dras in.

Vad gäller påbörjandet av verksamhet får järnvägsföretaget begära att en längre tidsfrist fastställs med beaktande av den speciella arten av de tjänster som tillhandahålls.

5. I händelse av en förändring som påverkar ett järnvägsföretags rättsliga ställning, särskilt i händelse av en sammanslagning eller ett övertagande, får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in. Järnvägsföretaget i fråga får fortsätta med verksamheten såvida inte tillståndsmyndigheten beslutar att säkerheten är i fara. I sådana fall ska skälen för ett sådant beslut anges.

6. I fall där ett järnvägsföretag avser att ändra eller utvidga sina verksamheter i betydande omfattning ska dess tillstånd återinges till tillståndsmyndigheten för omprövning.

7. Tillståndsmyndigheten får inte tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande eller liknande förfarande har inletts att behålla sitt tillstånd om myndigheten är övertygad om att det inte föreligger några realistiska möjligheter att åstadkomma en tillfredsställande finansiell omstrukturering inom rimlig tid.

8. Om en tillståndsmyndighet utfärdar, tillfälligt drar in, återkallar eller ändrar ett tillstånd ska den omedelbart informera Europeiska järnvägsbyrån om detta. Europeiska järnvägsbyrån ska omedelbart informera tillståndsmyndigheterna i de andra medlemsstaterna.

Artikel 25

Förfarande för meddelande av tillstånd

1. Förfarandena för meddelande av tillstånd ska offentliggöras av den berörda medlemsstaten, som ska informera kommissionen om detta.

2. Tillståndsmyndigheten ska besluta över en ansökan så snart som möjligt, men inte senare än tre månader efter det att all relevant information, i synnerhet de upplysningar som avses i bilaga III, har ingetts. Tillståndsmyndigheten ska beakta all tillgänglig information. Beslutet ska utan dröjsmål meddelas till det företag som har ansökt om tillstånd. Ett avslag ska ange de skäl som det grundar sig på.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att tillståndsmyndighetens beslut kan göras till föremål för domstolsprövning.

KAPITEL IV

UTTAG AV AVGIFTER FÖR UTNYTTJANDE AV JÄRNVÄGS-INFRASTRUKTUR OCH TILLDELNING AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURKAPACITET

AVSNITT 1

Allmänna principer

Artikel 26

Effektivt utnyttjande av infrastrukturkapacitet

Medlemsstaterna ska säkerställa att avgiftssystemen och systemen för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet är förenliga med principerna i detta direktiv, och att infrastrukturförvaltare således ges möjlighet att marknadsföra den tillgängliga infrastrukturkapaciteten och använda den så effektivt som möjligt.

Artikel 27

Beskrivning av järnvägsnätet

1. Infrastrukturförvaltaren ska efter samråd med de berörda parterna upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet som ska kunna erhållas mot en avgift som inte får överstiga kostnaden för offentliggörandet av beskrivningen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras på minst två av unionens officiella språk. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet ska göras tillgängligt gratis i elektroniskt format på infrastrukturförvaltarens webbportal och tillgängligt via en gemensam webbportal. Den webbportalen ska upprättas av infrastrukturförvaltare inom ramen för deras samarbete i enlighet med artiklarna 37 och 40.

2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska ange vilken art av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag, och den ska innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska även innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till de anläggningar för tjänster som är knutna till infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga IV.

3. Beskrivningen av järnvägsnätet ska uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

4. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut.

Artikel 28

Överenskommelser mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter ska i enlighet med offentligrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser ingå nödvändiga överenskommelser med den berörda järnvägsinfrastrukturens infrastrukturförvaltare. De villkor som reglerar sådana överenskommelser ska vara icke-diskriminerande och medge insyn, i enlighet med detta direktiv.

AVSNITT 2

Infrastrukturavgifter och avgifter för tjänster

Artikel 29

Fastställande och uppbörd av avgifter

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som anges i artikel 4.

Med beaktande av detta villkor ska medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera sådan behörighet till infrastrukturförvaltaren.

Medlemsstaterna ska säkerställa att beskrivningen av järnvägsnätet omfattar ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter eller hänvisas till en webbplats där detta ramverk och dessa regler offentliggörs.

Infrastrukturförvaltaren ska fastställa och uppbära avgiften för utnyttjande av infrastruktur i enlighet med de fastställda ramarna och reglerna för fastställande och uttag av avgifter.

Utan att det påverkar det förvaltningsmässiga oberoende som anges i artikel 4, och förutsatt att det rör sig om en rättighet som direkt och grundlagsenligt har tilldelats före den 15 december 2010, får det nationella parlamentet granska och vid behov se över nivån på de avgifter som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Vid en sådan eventuell översyn ska man se till att avgifterna är förenliga med detta direktiv liksom med ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter.

2. Med undantag för de speciella arrangemang som avses i artikel 32.3 ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer över hela deras järnvägsnät.

3. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att avgiftssystemet tillämpas på ett sådant sätt att avgifterna blir likvärdiga och icke-diskriminerande för olika järnvägsföretag som utför likvärdiga tjänster på en liknande del av marknaden och att de avgifter som faktiskt tillämpas uppfyller de regler som fastställts i beskrivningen av järnvägsnätet.

4. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som sökande tillhandahållit.

Artikel 30

Infrastrukturkostnader och redovisning

1. Infrastrukturförvaltarna ska ges incitament att, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och upprätthållande och förbättring av kvaliteten på infrastrukturtjänsten, sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifter.

2. Utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet när det gäller planering och finansiering av järnvägsinfrastruktur och i tillämpliga fall principen om budgetens ettårighet ska medlems-

staterna säkerställa att en avtalsöverenskommelse, som uppfyller de grundläggande principer och parametrar som anges i bilaga V, ingås mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren för en period på minst fem år.

Medlemsstaterna ska säkerställa att avtalsöverenskommelser som är i kraft den 15 december 2012 ändras, om så behövs, för att anpassas till detta direktiv när de förnyas, dock senast den 16 juni 2015.

3. Medlemsstaterna ska genomföra de incitament som avses i punkt 1 genom den avtalsöverenskommelse som avses i punkt 2 eller genom regleringsåtgärder eller genom en kombination av incitament för att minska kostnaderna i avtalsöverenskommelsen och avgiftsnivån genom regleringsåtgärder.

4. Om medlemsstaterna beslutar att genomföra de incitament som avses i punkt 1 genom regleringsåtgärder ska detta bygga på en analys av de kostnadsminskningar som går att uppnå. Detta ska inte påverka regleringsorganets befogenheter att se över de avgifter som avses i artikel 56.

5. Villkoren i den avtalsöverenskommelse som avses i punkt 2 och de betalningsvillkor som överenskommit för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren ska avtalas i förväg och gälla hela kontraktstiden.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att de sökande och, på deras begäran, potentiella sökande informeras av den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren och att de ges möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i avtalsöverenskommelsen innan det undertecknas. Avtalsöverenskommelsen ska offentliggöras inom en månad efter det att den har ingåtts.

Infrastrukturförvaltaren ska sörja för att bestämmelserna i avtalsöverenskommelsen är förenliga med bestämmelserna i avtalsöverenskommelsen och verksamhetsplanen.

7. Infrastrukturförvaltare ska upprätta och föra ett register över de tillgångar de är ansvariga att förvalta, vilket ska användas för att bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera eller ersätta dessa. Detta ska åtföljas av närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

8. Infrastrukturförvaltare ska fastställa en metod för hur kostnader ska fördelas mellan de olika tjänstekategorier som järnvägsföretag erbjuder. Medlemsstaterna får kräva godkännande i förväg. Metoden ska uppdateras med jämna mellanrum på grundval av bästa internationella praxis.

Artikel 31

Principer för fastställande och uttag av avgifter

1. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och av anläggningar för tjänster ska betalas till infrastrukturförvaltaren respektive tjänsteleverantören och användas för att finansiera deras verksamheter.

2. Medlemsstaterna ska kräva att infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören tillhandahåller regleringsorganet all nödvändig information om de avgifter som tas ut för att göra det möjligt för regleringsorganet att utföra sina uppgifter enligt artikel 56. Infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören måste i detta avseende kunna visa för järnvägsföretagen att de avgifter för infrastrukturen och för tjänster som järnvägsföretaget verkligen faktureras enligt artiklarna 30–37 överensstämmer med de metoder, regler och i tillämpliga fall nivåer som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 4 eller 5 i denna artikel eller artikel 32 ska avgiften för minimipaketet och tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

Före den 16 juni 2015 ska kommissionen anta åtgärder om fastställande av förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Infrastrukturförvaltaren får besluta att gradvis anpassa sig till dessa förfaranden under en period av högst fyra år efter dessa genomförandeaktens ikraftträdande.

4. En extra avgift får inbegripas i de infrastrukturavgifter som avses i punkt 3 för att visa att det föreligger en brist på kapacitet i fråga om identifierbara delar av infrastrukturen under perioder av överbelastning.

5. De infrastrukturavgifter som avses i punkt 3 får ändras för att ta hänsyn till kostnaden för miljöpåverkan som driften av tåg förorsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

På grundval av de erfarenheter som infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, regleringsorgan och behöriga myndigheter har gjort, och med beaktande av befintliga system för bullerdifferentiering, ska kommissionen anta genomförandeåtgärder om fastställande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter inbegripet den tidsperiod under vilken det ska gälla och som möjliggör att infrastrukturavgifterna kan differentieras för att vid behov beakta känsligheten i det område som påverkas av buller, särskilt när det gäller storleken på den befolkning som påverkas samt den sammansättning som har konsekvenser för bullernivån. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3. De får inte leda till snedvridning av konkurrensen mellan järnvägsföretag eller påverka järnvägssektorns konkurrenskraft som helhet.

Alla ändringar som görs av infrastrukturavgifter för att ta hänsyn till kostnaden för bullereffekter ska stödja att vagnar i efterhand utrustas med den mest ekonomiskt genomförbara bromsteknik för låga bullernivåer som är tillgänglig.

Uttag av miljökostnader som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren får ske endast under för-

utsättning att sådana uttag tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten.

Om uttag av miljökostnader leder till extra intäkter ska medlemsstaterna besluta hur dessa intäkter ska användas.

Medlemsstaterna ska se till att erforderliga uppgifter sparas och att miljöavgifternas ursprung och tillämpningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska på begäran tillhandahålla kommissionen dessa uppgifter.

6. För att undvika oönskade oproportionella variationer får de avgifter som anges i punkterna 3, 4 och 5 fastställas på en genomsnittsnivå beräknad på en rimlig spridning av järnvägs trafik och tider. Den relativa storleken på infrastrukturavgifterna ska dock stå i proportion till de kostnader som kan hänföras till tjänsterna.

7. Den avgift som tas ut för det tillträde till järnvägsspår inom anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II och tillhandahållandet av tjänster i dessa anläggningar får inte överstiga kostnaden för tillhandahållandet av tjänsten, plus en rimlig vinst.

8. Om de tjänster som i punkterna 3 och 4 i bilaga II anges som tilläggstjänster eller extra tjänster endast tillhandahålls av en leverantör får den avgift som tas ut för denna tjänst inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, plus en rimlig vinst.

9. Avgifter får tas ut för kapacitet som används för underhåll av infrastruktur. Dessa avgifter får inte överstiga den minskade nettointäkt för infrastrukturförvaltaren som förorsakas av underhållet.

10. Tjänsteleverantören vid anläggningen för tillhandahållande av de tjänster som anges i punkterna 2, 3 och 4 i bilaga II ska förse infrastrukturförvaltaren med den information om avgifter som ska inkluderas i beskrivningen av järnvägsnätet eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format i enlighet med artikel 27.

Artikel 32

Undantag från principerna för avgifter

1. För att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltaren kostnader får medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, lägga på uppräknings på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs för järnvägens marknadssegment. Avgiftssystemet ska respektera de produktivetsökningar som järnvägsföretagen uppnått.

Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av driften av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

Innan medlemsstaterna fastställer sådana uppräknings ska de se till att infrastrukturförvaltarna utvärderar huruvida dessa är relevanta för specifika marknadssegment och beakta åtminstone de par som förtecknas i punkt 1 i bilaga VI samt beakta de relevanta paren. Den förteckning över marknadssegment som fastställs av infrastrukturförvaltarna ska innehålla åtminstone följande tre segment: godstransporter, persontransporter inom ramen för ett avtal om allmän trafik och övriga persontransporter.

Infrastrukturförvaltarna får ytterligare särskilja marknadssegment enligt de transporterade varorna eller personerna.

Även marknadssegment där järnvägsföretag för närvarande inte är verksamma, men där de kan tillhandahålla transporter under avgiftssystemets giltighetstid ska fastställas. Infrastrukturförvaltaren får inte införa någon uppräkning i avgiftssystemet för dessa marknadssegment.

Förteckningen över marknadssegment ska offentliggöras i beskrivningen av järnvägsnätet och ska ses över minst vart femte år. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska kontrollera denna förteckning i enlighet med artikel 56.

2. Infrastrukturförvaltarna får för sådana godstransporter från och till tredjeländer som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät fastställa högre avgifter för att uppnå full täckning för sina kostnader.

3. För särskilda framtida investeringsprojekt, eller särskilda investeringsprojekt som har avslutats efter 1988, får infrastrukturförvaltaren fastställa eller fortsätta att fastställa högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt om de ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten eller båda och annars inte skulle kunna genomföras eller ha genomförts. En sådan avgiftsordning får även inbegripa överenskommelser om fördelning av de risker som sammanhänger med nya investeringar.

4. Infrastrukturavgifter för utnyttjande av de järnvägskorridorerna som anges i kommissionens beslut 2009/561/EG⁽¹⁾ ska differentieras som incitament för att utrusta tåg med ETCS som överensstämmer med den version som antogs genom kommissionens beslut 2008/386/EG⁽²⁾ och senare versioner. Sådan

(1) Kommissionens beslut 2009/561/EG av den 22 juli 2009 om ändring av beslut 2006/679/EG när det gäller genomförandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 194, 25.7.2009, s. 60).

(2) Kommissionens beslut 2008/386/EG av den 23 april 2008 om ändring av bilaga A till beslut 2006/679/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och om ändring av bilaga A till beslut 2006/860/EG om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EUT L 136, 24.5.2008, s. 11).

differentiering får inte resultera i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Utan hinder av denna skyldighet får medlemsstaterna besluta att denna differentiering av infrastrukturavgifterna inte ska gälla de järnvägslinjer som anges i beslut 2009/561/EG på vilka endast tåg utrustade med ETCS får köras.

Medlemsstaterna får besluta att utvidga denna differentiering till järnvägslinjer som inte anges i beslut 2009/561/EG.

Före den 16 juni 2015 och efter en konsekvensbedömning ska kommissionen anta åtgärder om fastställande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av differentiering av infrastrukturavgiften, enligt en tidsram som överensstämmer med den europeiska genomförandeplanen för ERTMS, som fastställts i beslut 2009/561/EG och med säkerställande av att de inte resulterar i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren. Dessa genomförandeåtgärder ska anpassa de förfaranden för differentiering som tillämpas på tåg i lokal och regional trafik på någon begränsad bansträcka inom de järnvägskorridorerna som anges i beslut 2009/561/EG. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3. De får inte leda till snedvridning av konkurrensen mellan järnvägsföretag eller påverka järnvägssektorns konkurrenskraft som helhet.

5. För att förhindra diskriminering ska medlemsstaterna säkerställa att varje infrastrukturförvaltares genomsnittliga och marginella avgifter för likvärdigt utnyttjande av infrastrukturen är jämförbara och att jämförbara tjänster inom samma marknadssegment är belagda med samma avgifter. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet visa att avgiftssystemen uppfyller dessa krav i den mån detta är möjligt utan att konfidentiell företagsinformation röjs.

6. Om en infrastrukturförvaltare har för avsikt att ändra de grunddrag i avgiftssystemet som avses i punkt 1 i denna artikel ska han offentliggöra detta senast tre månader före utgången av tidsfristen för offentliggörande av beskrivningen av järnvägsnätet enligt artikel 27.4.

Artikel 33

Rabatter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102, 106 och 107 i EUF-fördraget, och utan hinder av den direktkostnadsprincip som fastställs i artikel 31.3 i detta direktiv, ska varje rabatt på de avgifter som infrastrukturförvaltaren debiterar järnvägsföretag för en tjänst vara förenlig med de villkor som anges i den här artikeln.

2. Med undantag av vad som sägs i punkt 3 ska rabatter begränsas till den faktiska besparingen av administrativa kostnader för infrastrukturförvaltaren. När rabattnivåer bestäms får hänsyn inte tas till de kostnadsbesparingar som redan medräknats i den påförda avgiften.

3. Infrastrukturförvaltarna får införa program, som är tillgängliga för alla användare av infrastrukturen för bestämda trafikflöden, med tidsbegränsade rabatter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till användning av avsevärt underutnyttjade linjer.

4. Rabatter får endast gälla avgifter som tas ut för ett bestämt infrastrukturasnitt.

5. Likartade rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabattsystem ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla järnvägsföretag.

Artikel 34

System för ersättning av icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader

1. Medlemsstaterna får införa ett tidsbegränsat system för ersättning för användning av järnvägsinfrastruktur för bevisligen icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader i konkurrerande transportslag i den mån dessa kostnader överstiger motsvarande kostnader för järnvägen.

2. Om ett järnvägsföretag som får ersättning har ensamrätt, ska ersättningen åtföljas av jämförbara förmåner till användarna.

3. Den beräkningsmetod som använts och de gjorda beräkningarna ska vara offentligt tillgängliga. Det ska särskilt vara möjligt att visa de specifika icke uttagna kostnaderna för den konkurrerande transportinfrastruktur som undvikits genom järnvägstransport och säkerställa att systemet tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt för företagen.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget.

Artikel 35

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

1. Avgiftssystem för infrastruktur ska motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsstörningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda med hjälp av en verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Denna verksamhetsstyrning får inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet, ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till verksamhet som går bättre än planerat.

2. Grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning, vilka anges i punkt 2 i bilaga VI, ska tillämpas för hela järnvägsnätet.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller ändringar i punkt 2 c i bilaga VI. Punkt 2 c i bilaga VI får således ändras mot bakgrund av utvecklingen på järnvägsmarknaden och de erfarenheter som de regleringsorgan som avses i artikel 55, infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen vunnit. Sådana ändringar ska anpassa förseningsklasserna till den bästa praxis som utvecklats av branschen.

Artikel 36

Bokningsavgifter

Infrastrukturförvaltarna får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte utnyttjad. Denna avgift för underutnyttjande ska främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Denna avgift ska vara obligatorisk för sökande som tilldelats ett tågläge och som regelbundet underlåter att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa. För att kunna införa en sådan avgift ska infrastrukturförvaltarna i sina beskrivningar av järnvägsnätet offentliggöra de kriterier som används för att fastställa om ett sådant underutnyttjande föreligger. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska kontrollera dessa kriterier i enlighet med artikel 56. Avgiften ska betalas antingen av den sökande eller av det järnvägsföretag som utses i enlighet med artikel 41.1. Infrastrukturförvaltarna ska alltid kunna upplysa alla berörda parter om vilken infrastrukturkapacitet som redan har tilldelats de järnvägsföretag som är användare.

Artikel 37

Samarbete avseende avgiftssystem för fler än ett nät

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att möjliggöra tillämpning av effektiva avgiftssystem och samarbetar för att samordna avgifterna eller för att ta ut avgifter för järnvägstrafiktjänster som utnyttjar mer än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen. Infrastrukturförvaltare ska i synnerhet verka för att säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationell järnvägstrafik och effektiv användning av järnvägsnäten. I detta syfte ska de inrätta lämpliga förfaranden i enlighet med de regler som fastställs i detta direktiv.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltare samarbetar för att möjliggöra uppräknings som avses i artikel 32, och verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande som avses i artikel 35, för trafik som passerar genom fler än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen.

AVSNITT 3

Tilldelning av infrastrukturkapacitet

Artikel 38

Rätt till kapacitet

1. Infrastrukturkapacitet ska tilldelas av en infrastrukturförvaltare. Infrastrukturkapacitet som tilldelats en sökande får av mottagaren inte överlåtas till ett annat företag eller för en annan verksamhet.

Varje transaktion som rör infrastrukturkapaciteten ska vara förbjuden och ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet.

När ett järnvägsföretag utnyttjar kapacitet för att utföra tjänster för en sökande som inte är ett järnvägsföretag ska detta inte anses som en överlåtelse.

2. Rätten att utnyttja en bestämd infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplanperiod.

En infrastrukturförvaltare och en sökande får sluta ett ramavtal på det sätt som anges i artikel 42 för utnyttjande av kapacitet på den relevanta järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplanperiod.

3. Infrastrukturförvaltares och sökandes rättigheter och skyldigheter i fråga om varje tilldelning av kapacitet ska fastställas i avtal eller i medlemsstaters lagstiftning.

4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva internationell persontrafik ska den informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen. För att göra det möjligt för dem att bedöma huruvida syftet med den internationella trafiken är att befordra passagerare på en sträcka mellan stationer i olika medlemsstater, och att bedöma vilka de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmän trafik är, ska regleringsorganen se till att information ges till de behöriga myndigheter som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 11 och varje järnvägsföretag som utför avtalet om allmän trafik på denna internationella persontrafiklinje.

Artikel 39

Tilldelning av kapacitet

1. Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet under förutsättning att villkoret om förvaltningsmässigt oberoende som anges i artikel 4 respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet ska fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförfarandet. Infrastrukturförvaltaren ska särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med unionsrätten.

2. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som tillhandahålls dem.

Artikel 40

Samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och

tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen, inklusive enligt ramavtal som avses i artikel 42. Infrastrukturförvaltare ska införa lämpliga förfaranden i enlighet med reglerna i detta direktiv och ska organisera tåglägen som passerar mer än ett järnvägsnät i enlighet därmed.

Medlemsstaterna ska säkerställa att företrädare för infrastrukturförvaltare vars beslut om tilldelning berör andra infrastrukturförvaltare samarbetar för att samordna tilldelning av eller för att tilldela all relevant infrastrukturkapacitet på internationell nivå, utan att det påverkar tillämpningen av specifika regler i unionsrätten om nät med inriktning på godstransport på järnväg. De principer och kriterier för tilldelning av kapacitet som fastställs inom ramen för detta samarbete ska offentliggöras av infrastrukturförvaltarna i deras beskrivning av järnvägsnätet i enlighet med punkt 3 i bilaga IV. Lämpliga företrädare för infrastrukturförvaltare från tredjeländer får innefattas i dessa förfaranden.

2. Kommissionen ska informeras om och bjudas in att närvara som observatör vid de viktigaste möten där gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur utvecklas. Regleringsorganen ska erhålla tillräcklig information om utvecklingen av gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur och från it-baserade tilldelningssystem så att de kan utöva sin myndighetstillsyn i enlighet med artikel 56.

3. Vid varje möte eller annan aktivitet som äger rum för att tilldela infrastrukturkapacitet för järnvägstransporttjänster över flera järnvägsnät, får beslut endast fattas av företrädare för infrastrukturförvaltarna.

4. Deltagarna i det samarbete som avses i punkt 1 ska säkerställa att dess medlemmar, arbetsmetoder och alla relevanta kriterier som används för att bedöma och tilldela infrastrukturkapacitet görs offentligt tillgängliga.

5. Infrastrukturförvaltare ska inom ramen för det samarbete som avses i punkt 1 bedöma behovet av och vid behov föreslå och organisera tåglägen för internationell trafik för att underlätta godstrafik som är föremål för en sådan ad hoc-ansökan som avses i artikel 48.

Sådana på förhand arrangerade tåglägen för internationell trafik ska göras tillgängliga för sökande genom alla de deltagande infrastrukturförvaltarna.

Artikel 41

Sökande

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet får göras av sökande. För att använda en sådan infrastrukturkapacitet ska de sökande ge ett järnvägsföretag ansvaret för att ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28. Detta påverkar inte sökandes rätt att ingå avtal med infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 44.1.

2. Infrastrukturförvaltaren får ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. Sådana krav ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. De ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet enligt punkt 3 b i bilaga IV. De får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå, som ska stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att ansöka om infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.

3. Före den 16 juni 2015 ska kommissionen anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera de kriterier som ska användas för tillämpningen av punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 42

Ramavtal

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget får ett ramavtal ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande. I ett sådant ramavtal ska anges de särskilda egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som en sökande har behov av och erbjuds under en tidsperiod som är längre än en tågplanperiod.

Ett ramavtal ska inte i detalj ange ett tågläge utan ska vara utformat på ett sådant sätt att den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses. En medlemsstat får begära förhandsgodkännande av ett sådant ramavtal från det regleringsorgan som avses i artikel 55 i detta direktiv.

2. Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den relevanta infrastrukturen.

3. Villkoren i ramavtal ska kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen.

4. Ramavtal får innehålla bestämmelser om sanktioner om det blir nödvändigt att ändra eller upphäva avtalet.

5. Ramavtal ska i princip omfatta en period om fem år och ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den ursprungliga giltighetstiden. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år ska vara motiverad av att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.

6. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 49 vilken kräver omfattande och långsiktiga investeringar, vederbörligen motiverade av den sökande, får ramavtal gälla under en period om 15 år. En längre period än 15 år ska endast kunna tillåtas i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan.

I sådana exceptionella fall får i ramavtalet i detalj anges de kapacitetsegenskaper som ska tillhandahållas sökanden under ramavtalets löptid. Sådana egenskaper får bland annat avse tur-täthet, volym och tåglägenas kvalitet. Infrastrukturförvaltaren får minska den reserverade kapacitet som under minst en månad har utnyttjats mindre än den tröskelvot som anges i artikel 52.

Från och med den 1 januari 2010 får ett initialt ramavtal upprättas för en femårsperiod, som kan förnyas en gång, på grundval av de kapacitetsegenskaper som utnyttjas av sökande som bedriver trafik före den 1 januari 2010, för att särskilda investeringar eller förekomsten av affärskontrakt ska beaktas. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska vara ansvarigt för att bevilja ikraftträdande av ett sådant avtal.

7. Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformationen respekteras ska alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal.

8. På grundval av erfarenheterna från regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av verksamheten i det nätverk som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta åtgärder för att närmare ange villkoren för förfaranden och kriterier som ska gälla för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 43

Tidsplan för tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren ska iakttäta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i bilaga VII.

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar i bilaga VII. Efter samråd med samtliga infrastrukturförvaltare, får bilaga VII ändras för att beakta de operativa aspekterna av tilldelningsförfarandet. Dessa ändringar ska bygga på vad som är nödvändigt mot bakgrund av gjorda erfarenheter för att säkerställa en effektiv tilldelningsprocess och ta hänsyn till infrastrukturförvaltarnas operativa intressen.

3. Infrastrukturförvaltarna ska komma överens med andra berörda infrastrukturförvaltare om vilka tåglägen för internationell trafik som ska ingå i tågplanen, innan samråd om utkastet till tågplan inleds. Anpassningar ska endast göras om det är absolut nödvändigt.

Artikel 44

Ansökningar

1. Sökande får i enlighet med offentligrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser, ansöka hos infrastrukturförvaltaren om ett avtal som ger rätt att använda järnvägsinfrastruktur mot den avgift som avses i avsnitt 2 i kapitel IV.

2. För ansökningar som gäller tågplanen ska de tidsfrister som anges i bilaga VII iakttas.

3. En sökande som är avtalspart i ett ramavtal ska ansöka i enlighet med det avtalet.

4. För tåglägen som går genom fler än ett järnvägsnät ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att sökande får ansöka hos en enda kontaktpunkt som antingen är ett gemensamt organ som inrättats av infrastrukturförvaltarna eller en enda infrastrukturförvaltare som berörs av tågläget. Denna infrastrukturförvaltare ska tillåtas att på den sökandes vägnar begära kapacitet hos övriga berörda infrastrukturförvaltare. Detta krav påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik ⁽¹⁾.

Artikel 45

Tågplaneprocess

1. Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, inklusive sådana ansökningar om tåglägen som går genom fler än ett järnvägsnät, och i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökande, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.

2. Infrastrukturförvaltaren får prioritera särskilda tjänster i tågplane- och samordningsprocessen, men endast i enlighet med artiklarna 47 och 49.

3. Infrastrukturförvaltaren ska samråda med berörda parter om utkastet till tågplan och ge dem en tidsfrist på minst en månad för att lämna sina synpunkter. Berörda parter ska omfatta alla som har ansökt om infrastrukturkapacitet samt andra parter som vill få möjlighet att lämna synpunkter på hur tågplanen eventuellt påverkar deras möjlighet att upphandla järnvägstjänster under tågplaneperioden.

4. Infrastrukturförvaltaren ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

Artikel 46

Samordningsprocess

1. Om intressekonflikter uppstår under den tågplaneprocess som avses i artikel 45 ska infrastrukturförvaltaren genom en samordning av ansökningarna sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål.

2. Om det uppstår en situation som kräver samordning ska infrastrukturförvaltaren inom rimliga gränser ha rätt att föreslå en annan infrastrukturkapacitet än den som har begärts.

3. Infrastrukturförvaltaren ska sträva efter att genom samråd med lämpliga sökande lösa eventuella konflikter. Detta samråd ska bygga på att följande uppgifter kostnadsfritt och skriftligt eller elektroniskt inom rimlig tid lämnas ut:

a) Tåglägen som begärts av alla andra sökande på samma linjer.

b) Tåglägen som preliminärt tilldelats andra sökande på samma linjer.

c) Föreslagna alternativa tåglägen för relevanta linjer i enlighet med punkt 2.

d) Fullständig information om de kriterier som används i kapacitetstilldelningsförfarandet.

I enlighet med artikel 39.2 ska den informationen tillhandahållas utan att röja andra sökandes identitet, såvida de berörda sökandena inte har samtyckt till ett sådant röjande.

4. De principer som styr samordningsprocessen ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Dessa ska särskilt spegla svårigheterna med att skapa tåglägen för internationell trafik och hur ändringar kan påverka andra infrastrukturförvaltare.

5. Om ansökningar om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodoses utan samordning ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar genom en samordning.

6. Utan att det påverkar befintliga förfaranden för överklaganden och tillämpningen av artikel 56, ska i händelse av att tvister uppstår i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet en metod för tvistlösning finnas tillgänglig för att lösa tvisten skyndsamt. Denna metod ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.

Artikel 47

Överbelastad infrastruktur

1. Om det efter samordning av begärda tåglägen och efter samråd med sökandena inte är möjligt att helt tillgodose alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren omedelbart förklara den del av infrastrukturen där detta har inträffat som överbelastad. Detta ska även gälla infrastruktur där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid.

2. Om infrastruktur har förklarats som överbelastad ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 50, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 51 redan håller på att genomföras.

⁽¹⁾ EUT L 276 20.10.2010, s. 22.

3. Om avgifter enligt artikel 31.4 inte har tagits ut eller gett ett tillfredsställande resultat och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad får infrastrukturförvaltaren dessutom använda prioriteringskriterier för att tilldela infrastrukturkapacitet.

4. I prioriteringskriterierna ska hänsyn tas till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som följaktligen inte kommer att tilldelas kapacitet.

För att säkerställa utvecklingen av adekvata transporttjänster i detta sammanhang, och i synnerhet för att uppfylla kraven på allmännyttiga tjänster eller för att gynna utvecklingen av nationella och internationella godstransporter med järnväg, får medlemsstaterna på ett icke-diskriminerande sätt vidta nödvändiga åtgärder för att sådana tjänster ska prioriteras vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Medlemsstaterna får i förekommande fall bevilja infrastrukturförvaltaren ersättning som motsvarar en eventuell inkomstförlust som sammanhänger med behovet att tilldela vissa tjänster en bestämd kapacitet i enlighet med andra stycket.

Dessa åtgärder och denna ersättning ska även innefatta att hänsyn tas till effekterna av sådan icke-tilldelning av kapacitet i andra medlemsstater.

5. Betydelsen av godstransporttjänster och särskilt internationella sådana ska beaktas i tillräcklig grad när prioriteringskriterierna bestäms.

6. De förfaranden och kriterier som ska tillämpas när infrastrukturen är överbelastad ska redovisas i beskrivningen av järnvägsnätet.

Artikel 48

Ad hoc-ansökningar

1. Infrastrukturförvaltaren ska besvara ad hoc-ansökningar om enskilda tåglägen så fort som möjligt och under alla omständigheter inom högst fem arbetsdagar. Information om reservkapacitet ska göras tillgänglig för alla sökande som eventuellt önskar använda denna kapacitet.

2. Infrastrukturförvaltarna ska, vid behov, göra en uppskattning av behovet av reservkapacitet som ska finnas tillgänglig inom ramen för den slutligt fastställda tågplanen för att göra det möjligt för dem att snabbt besvara förväntade ad hoc-ansökningar om kapacitet. Detta ska även gälla vid fall av överbelastad infrastruktur.

Artikel 49

Särskild infrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska infrastrukturkapacitet kunna utnyttjas för alla typer av trafik som har de egenskaper som är nödvändiga för att kunna utnyttja ett tågläge.

2. Om det finns lämpliga alternativa järnvägslinjer får infrastrukturförvaltaren efter samråd med berörda parter reservera särskild infrastruktur för att användas för bestämda typer av trafik. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget får infrastrukturförvaltaren i sådana fall prioritera denna typ av trafik vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Att infrastrukturen reserverats för ett visst ändamål ska inte hindra andra typer av trafik från att använda sådan infrastruktur om kapacitet finns tillgänglig.

3. Om infrastruktur har reserverats enligt punkt 2 ska detta redovisas i beskrivningen av järnvägsnätet.

Artikel 50

Kapacitetsanalys

1. Syftet med en kapacitetsanalys är att identifiera de begränsningar i fråga om infrastrukturkapacitet som gör att ansökningar om kapacitet inte kan tillgodoses fullt ut och att föreslå metoder för att kunna tillmötesgå ytterligare ansökningar. Kapacitetsanalysen ska identifiera orsakerna till överbelastningarna och de åtgärder som kan vidtas på kort och medellång sikt för att minska dessa.

2. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs jämte alla dessa faktors inverkan på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska beaktas ska särskilt avse omledning av trafik, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter och förbättringar av infrastrukturen.

3. En kapacitetsanalys ska vara avslutad inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad.

Artikel 51

Kapacitetsförstärkningsplan

1. Senast sex månader efter det att kapacitetsanalysen har avslutats ska infrastrukturförvaltaren lägga fram en kapacitetsförstärkningsplan.

2. En kapacitetsförstärkningsplan ska upprättas efter samråd med användare av den relevanta överbelastade infrastrukturen.

Den ska ange

- a) orsakerna till överbelastningen,
- b) den sannolika framtida trafikutvecklingen,
- c) hinder för infrastrukturutveckling,
- d) alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive sannolika ändringar av tillträdesavgifter.

På grundval av en kostnads-/nyttoanalys för de möjliga åtgärder som angetts ska den också avgöra vilka åtgärder som ska vidtas för att förstärka infrastrukturkapaciteten, inbegripet en tidtabell för genomförande av åtgärderna.

Planen får underkastas medlemsstatens förhandsgodkännande.

3. En infrastrukturförvaltare ska upphöra att ta ut avgifter för den aktuella infrastrukturen enligt artikel 31.4 i fall när

- a) infrastrukturförvaltaren inte lägger fram en kapacitetsförstärkningsplan, eller
- b) infrastrukturförvaltaren inte lyckas genomföra de åtgärder som anges i kapacitetsförstärkningsplanen.

4. Utan hinder av punkt 3 i denna artikel får infrastrukturförvaltaren, med förbehåll för godkännande från det regleringsorgan som avses i artikel 55, fortsätta att ta ut dessa avgifter om

- a) kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer utanför infrastrukturförvaltarens kontroll, eller
- b) de alternativ som står till buds inte är ekonomiskt eller finansiellt hållbara.

Artikel 52

Utnyttjande av tågägen

1. I beskrivningen av järnvägsnätet ska infrastrukturförvaltaren ange enligt vilka villkor hänsyn kommer att tas till tidigare utnyttjandegrad av tågägen, när prioritering görs vid tilldelningsförfarandet.

2. I synnerhet när det gäller överbelastad infrastruktur ska infrastrukturförvaltaren begära återlämnande av ett tågägen som under minst en månad har utnyttjats mindre än en tröskelvot som ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om det inte berodde på andra orsaker än ekonomiska som sökanden inte kunnat råda över.

Artikel 53

Infrastrukturkapacitet för underhållsarbete

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten ska inges under tågplaneprocessen.

2. Infrastrukturförvaltaren ska ta tillräcklig hänsyn till hur infrastrukturkapacitet som reserveras för planerat spårunderhållsarbete påverkar de sökande.

3. Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av oplanerat underhållsarbete.

Artikel 54

Särskilda åtgärder som ska vidtas i händelse av störningar

1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla organ som ska informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken.

2. I en nödsituation och om det är absolut nödvändigt på grund av ett allvarligt fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar får de tågägen som tilldelats återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får denne begära att järnvägsföretagen ger tillgång till de resurser som enligt förvaltarens bedömning är mest lämpliga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt.

3. Medlemsstaterna får kräva av järnvägsföretag att dessa medverkar till att säkerställa efterlevnad och övervakning i fråga om sitt uppfyllande av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

AVSNITT 4

Regleringsorgan

Artikel 55

Regleringsorgan

1. Varje medlemsstat ska upprätta ett enda nationellt regleringsorgan för järnvägssektorn. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2, ska detta organ vara en fristående myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskild från och oberoende i förhållande till alla andra offentliga eller privata enheter. Det ska också i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. Organet ska dessutom vara funktionellt oberoende av varje behörig myndighet som deltar i tilldelning av ett avtal om allmän trafik.

2. Medlemsstaterna får inrätta regleringsorgan som har behörighet för flera reglerade sektorer, om dessa integrerade regleringsmyndigheter uppfyller de krav avseende oberoende som anges i punkt 1 i den här artikeln. Regleringsorganet för järnvägssektorn får även vara organisatoriskt anslutet till den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i fördraget⁽¹⁾, den säkerhetsmyndighet som inrättats enligt

⁽¹⁾ EGT L 1, 4.1.2003, s. 1.

Anmärkning: Titeln på rådets förordning (EG) nr 1/2003 har justerats för att ta hänsyn till omnumreringen av artiklarna i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, i enlighet med artikel 5 i Lissabonfördraget, den ursprungliga hänvisningen var: artiklarna 81 och 82 i fördraget.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar⁽¹⁾ eller den tillståndsmyndighet som avses i kapitel III i det här direktivet, om det gemensamma organet uppfyller de krav avseende oberoende som anges i punkt 1 i den här artikeln.

3. Medlemsstaterna ska se till att regleringsorganet har sådan personal och förvaltas på ett sådant sätt att dess oberoende garanteras. De ska särskilt se till att det är den nationella regeringen eller det nationella ministerrådet eller någon annan offentlig myndighet som inte utövar direkt äganderätt över de reglerade företagen som, i enlighet med tydliga och öppna regler som garanterar personernas oberoende, utser de personer som ansvarar för beslut som ska fattas av regleringsorganet i enlighet med artikel 56, som t.ex. styrelseledamöterna i tillämpliga fall.

Medlemsstaterna ska avgöra om dessa personer ska utses för en bestämd tidsperiod som kan förnyas, eller tillsvidare, så att avsättning är möjlig endast av disciplinära skäl som inte har samband med deras beslutsfattande. De ska väljas i ett öppet förfarande på grundval av sina meriter, bland annat lämplig kompetens och relevant erfarenhet, helst inom järnvägssektorn eller andra nätverksnäringar.

Medlemsstaterna ska se till att dessa personer handlar oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn, och de får därför inte ha något intresse i eller någon affärsförbindelse med något av de reglerade företagen eller någon av de reglerade enheterna. Dessa personer ska i detta syfte årligen göra en åtagandeförklaring och en intresseförklaring, med angivande av eventuella direkta eller indirekta intressen som kan anses inverka negativt på deras oberoende och som kan påverka deras utförande av en uppgift. Dessa personer ska inte delta i beslut i ärenden som rör ett företag till vilket de hade en direkt eller indirekt anknytning under året före inledandet av ett förfarande.

De får varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller annan offentlig eller privat enhet när de utför regleringsorganets uppgifter och de ska ha full bestämmanderätt när det gäller rekrytering och förvaltning av regleringsorganets personal.

Efter sin tjänstgöring vid regleringsorganet får de under en tid av minst ett år inte inneha någon befattning eller ansvarsställning inom något av de reglerade företagen eller enheterna.

Artikel 56

Regleringsorganets uppgifter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.6, ska en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt kunna överklaga till reglerings-

organet, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget eller tjänsteleverantören om

- a) beskrivningen av järnvägsnätet, i dess preliminära och slutgiltiga versioner,
- b) de kriterier som fastställs i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,
- d) avgiftssystemet,
- e) nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,
- f) åtgärder för tillträde enligt artiklarna 10–13,
- g) tillträde till och avgifter för tjänster i enlighet med artikel 13.

2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster och det ska särskilt kontrollera punkt 1 a–g på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande.

3. Regleringsorganet ska också nära samarbeta med den nationella säkerhetsmyndigheten, i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen⁽²⁾ och med tillståndsmyndigheten, i den mening som avses i det här direktivet.

Medlemsstaterna ska se till att dessa myndigheter gemensamt tar fram en ram för informationsdelning och samarbete för att motverka skadliga effekter på konkurrensen eller säkerheten inom järnvägssektorn. Denna ram ska innehålla en mekanism för regleringsorganet att ge de nationella säkerhets- och tillståndsmyndigheterna rekommendationer i frågor som kan komma att påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden och den nationella säkerhetsmyndigheten att ge regleringsorganet och tillståndsmyndigheten rekommendationer i frågor som kan komma att påverka säkerheten. Utan att det påverkar respektive myndighets oberoende på sina respektive behörighetsområden, ska den berörda myndigheten ta alla sådana rekommendationer i beaktande innan den antar sina beslut. Om den berörda myndigheten beslutar avvika från dessa rekommendationer ska den ange skäl för detta i sina beslut.

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

4. Medlemsstaterna får besluta att ge regleringsorganet i uppgift att anta icke-bindande yttranden om preliminära versioner av den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3, avtalsöverenskommelsen och kapacitetsförstärkningsplanen för att i synnerhet ange huruvida dessa instrument är förenliga med konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster.

5. Regleringsorganet ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs i fråga om personella och materiella resurser, och denna kapacitet ska stå i proportion till järnvägssektorns betydelse i medlemsstaten.

6. Regleringsorganet ska säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med avsnitt 2 i kapitel IV och inte är diskriminerande. Förhandlingar mellan sökande och en infrastrukturförvaltare om nivå på infrastrukturavgifter ska bara vara tillåten om de sker under överinseende av regleringsorganet. Regleringsorganet ska ingripa om det är sannolikt att förhandlingarna strider mot detta kapitel.

7. Regleringsorganet ska regelbundet, och i vart fall minst en gång vartannat år, rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.

8. Regleringsorganet ska ha befogenhet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten.

Begärd information ska lämnas in inom en rimlig tidsperiod som regleringsorganet fastställer och som inte ska vara längre än en månad, om inte regleringsorganet i undantagsfall går med på och tillåter en tidsbegränsad förlängning som inte får överstiga två ytterligare veckor. Regleringsorganet ska ha rätt att genom lämpliga sanktioner, däribland vite, se till att en sådan begäran verkställs. Information som ska tillhandahållas regleringsorganet inbegriper alla uppgifter som regleringsorganet behöver inom ramen för sin överklagandefunktion och i sitt arbete för att övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster i enlighet med punkt 2. Detta inbegriper uppgifter som krävs för statistikändamål och för observation av marknaden.

9. Regleringsorganet ska behandla varje klagomål och vid behov begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna inom en månad efter det att klagomålet lämnats in. Det ska fatta beslut om varje klagomål, vidta åtgärder för att avhjälpa en situation och informera alla berörda parter om sitt motiverade beslut inom en fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter inom sex veckor efter det att all relevant information har lämnats in. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster ska regleringsorganet på eget initiativ när det är lämpligt besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande,

snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på punkt 1 a–g.

Ett beslut av regleringsorganet ska vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet, och det ska inte omfattas av kontroll av en annan administrativ instans. Regleringsorganet ska kunna se till att dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner, däribland vite.

Om ett beslut om att vägra tilldelning av infrastrukturkapacitet eller villkoren i ett erbjudande om kapacitet överklagas ska regleringsorganet antingen bekräfta att det inte behövs någon ändring av infrastrukturförvaltarens beslut, eller begära en ändring av det beslutet i enlighet med riktlinjer som regleringsorganet anger.

10. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol. Överklagandet får ha suspensiv verkan på regleringsorganets beslut endast om omedelbar tillämpning av regleringsorganets beslut kan orsaka oåterkalleliga eller uppenbart orimliga skador för sökanden. Denna bestämmelse påverkar inte den domstols grundlagsenliga befogenheter som behandlar överklagandet, i förekommande fall.

11. Medlemsstaterna ska se till att beslut som fattas av regleringsorganet offentliggörs.

12. Regleringsorganet ska ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6. Regleringsorganet ska i detta avseende ha rätt att begära all relevant information. Det ska särskilt ha befogenhet att begära att infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörerna och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransport eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 tillhandahåller all eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara nödvändig och proportionell.

Utan att det påverkar befogenheter för myndigheter med ansvar för statligt stöd, får regleringsorganet också av den bokföringen dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd vilka det ska rapportera till dessa myndigheter.

13. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar av bilaga VIII. Bilaga VIII får således ändras för att anpassa den till utvecklingen av praxis för redovisning och kontroll och/eller för att komplettera den med ytterligare inslag som är nödvändiga för att kontrollera att särredovisning sker.

Artikel 57

Samarbete mellan regleringsorganen

1. Regleringsorganen ska utbyta information om sitt arbete och om principerna och rutinerna för sina beslut och framför allt utbyta information om de viktigaste frågorna när det gäller förfarandena och problem i fråga om att tolka införlivad unionsjärnvägslagstiftning. De ska även samarbeta på annat sätt för att i hela unionen samordna sitt beslutsfattande. För detta ändamål ska de delta och arbeta tillsammans i ett nätverk som sammanträder med jämna mellanrum. Kommissionen ska vara en medlem, samordna och stödja nätverkets arbete samt vid behov lägga fram rekommendationer till nätverket. Kommissionen ska säkerställa ett aktivt samarbete mellan respektive regleringsorgan.

Om inte annat följer av bestämmelserna om uppgiftsskydd i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽¹⁾ och av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter⁽²⁾ ska kommissionen stödja utbytet av ovan nämnda information mellan nätverkets medlemmar, om möjligt på elektronisk väg, med samtidig respekt för den konfidentiella karaktären hos affärshemligheter som tillhandahållits av de berörda företagen.

2. Regleringsorganen ska ha ett nära samarbete, däribland genom arbetsöverenskommelser, för att tillhandahålla ömsesidig assistans i regleringsorganens arbete för att övervaka marknaden och vid handläggning av klagomål och undersökningar.

3. I händelse av ett klagomål eller en utredning på eget initiativ om frågor som rör tillträde eller avgifter avseende ett tågläge för internationell trafik, liksom inom ramen för övervakning av konkurrensen på marknaden i samband med internationella järnvägstransporttjänster, ska det berörda regleringsorganet samråda med regleringsorganen i alla andra medlemsstater genom vilka det berörda tågläget för internationell trafik passerar, samt, när så är lämpligt, med kommissionen, och begära all nödvändig information från dem innan det fattar sitt beslut.

4. De regleringsorgan som rådfrågats enligt punkt 3 ska tillhandahålla all information som de själva har rätt att begära enligt sin nationella rätt. Denna information får endast användas för handläggning av det klagomål eller den utredning som avses i punkt 3.

5. Det regleringsorgan som tar emot klagomålet eller genomför en utredning på eget initiativ ska överlämna relevant information till ansvarigt regleringsorgan så att det organet kan vidta åtgärder med avseende på de berörda parterna.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla samarbetande företrädare för infrastrukturförvaltare som avses i artikel 40.1 tillhandahåller, utan dröjsmål, all information som är nödvändig för handläggningen av det klagomål eller den utredning som avses i punkt 3 i den här artikeln och som begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där den samarbetande företrädaren finns. Det regleringsorganet ska ha rätt att överlämna sådan information om det berörda tågläget för internationell trafik till de regleringsorgan som avses i punkt 3.

7. På begäran av ett regleringsorgan får kommissionen delta i den verksamhet som anges i punkterna 2–6 i syfte att underlätta regleringsorganens samarbete såsom beskrivs i dessa punkter.

8. Regleringsorgan ska utveckla gemensamma principer och gemensam praxis för beslutsfattande för vilket de är bemyndigade enligt detta direktiv. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan och erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i punkt 1, och om detta är nödvändigt för att säkerställa ett effektivt samarbete mellan regleringsorganen, får kommissionen anta åtgärder för att fastställa sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

9. Regleringsorgan ska granska beslut och praxis som fattas respektive tillämpas av samarbetande infrastrukturförvaltare enligt artiklarna 37 och 40.1 och som genomför bestämmelser i detta direktiv eller på annat sätt underlättar internationell järnvägstransport.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 58

Regler om offentlig upphandling

Bestämmelserna i detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster⁽³⁾.

Artikel 59

Undantag

1. Till och med den 15 mars 2013 behöver Irland, i egenkap av ömedlemsstat med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat, och Förenade kungariket, på samma grund med avseende på Nordirland,

a) inte anförtro ett oberoende organ de uppgifter som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur är beroende av, enligt artikel 7.1 första stycket, i den mån den artikeln ålägger medlemsstater att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i artikel 7.2,

(1) EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

(2) EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

(3) EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

b) inte tillämpa kraven i artiklarna 27, 29.2, 38, 39, 42, 46.4, 46.6, 47, 49.3, 50–53, 55 och 56 under förutsättning att beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande och uttag av avgifter kan överklagas, om ett järnvägsföretag begär detta skriftligt, inför ett oberoende organ som ska fatta ett beslut inom två månader efter det att all relevant information lagts fram och vars beslut ska kunna överklagas i domstol.

2. Om mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 17, eller, i fråga om Irland och Nordirland, ett järnvägsföretag med sådant tillstånd i ett annat land, lämnar in en formell ansökan om att få bedriva konkurrerande järnvägstrafik i, till eller från Irland eller Nordirland, ska beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag fattas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

Undantagen enligt punkt 1 ska inte gälla om ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland eller Nordirland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium, utom i fråga om Irland för järnvägsföretag som bedriver trafik i Nordirland och i fråga om Förenade kungariket för järnvägsföretag som bedriver trafik i Irland.

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i första stycket i denna punkt eller meddelande om den formella ansökan som avses i andra stycket i denna punkt ska den eller de berörda medlemsstaterna (Irland eller Förenade kungariket med avseende på Nordirland) anta lagstiftning för att genomföra de artiklar som avses i punkt 1.

3. Ett undantag enligt punkt 1 får förlängas med tidsperioder på högst fem år. Senast tolv månader innan undantaget löper ut får en medlemsstat som har det undantaget ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag ska motiveras. Kommissionen ska behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2. Det förfarandet ska tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

När kommissionen fattar sitt beslut ska den ta hänsyn till eventuella förändringar i det geopolitiska läget samt till utvecklingen av marknaden för järnvägstrafik i, från och till den medlemsstat som begärt ett förnyat undantag.

Artikel 60

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 20.5, 35.3, 43.2 och 56.13 ska ges till kommissionen

för en period av fem år från och med den 15 december 2012. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 20.5, 35.3, 43.2 och 56.13 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 20.5, 35.3, 43.2 och 56.13 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrettat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 61

Tillämpningsåtgärder

På begäran av en medlemsstat, ett regleringsorgan eller på eget initiativ ska kommissionen undersöka särskilda åtgärder som antagits av nationella myndigheter i samband med tillämpningen av detta direktiv, när det gäller villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster, tillstånd för järnvägsföretag, uttag av infrastrukturavgifter och tilldelning av kapacitet, inom tolv månader efter antagandet av dessa åtgärder. Kommissionen ska inom fyra månader från mottagande av en sådan begäran, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2 besluta om huruvida dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen.

Artikel 62

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande om ett utkast till en genomförandeakt som ska antas enligt artiklarna 10.4, 11.4, 12.5, 13.9, 17.5, 31.3, 31.5, 32.4 och 57.8 ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 63

Rapport

1. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av kapitel II för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. Denna rapport ska även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden. I rapporten ska kommissionen även analysera olika modeller för att organisera denna marknad och detta direktivs inverkan på avtal om allmän trafik och finansieringen av sådana avtal. Kommissionen ska därvid beakta genomförandet av förordning (EG) nr 1370/2007 och de faktiska skillnaderna mellan medlemsstaterna (trafiknätnets täthet, antal passagerare, genomsnittlig resväg). Kommissionen ska i förekommande fall föreslå lagstiftningsåtgärder avseende öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och skapa de förutsättningar som krävs för att säkerställa icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen, med utgångspunkt i kravet på särskiljande av infrastrukturförvaltning och transportverksamheter, samt utvärdera verkningarna av sådana åtgärder.

2. Utifrån erfarenheterna från nätverket av regleringsorgan ska kommissionen senast den 16 december 2014 lägga fram en rapport om samarbetet mellan regleringsorganen för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. Kommissionen ska, om så är lämpligt, föreslå kompletterande åtgärder för att säkerställa en mer integrerad tillsyn av den europeiska järnvägsmarknaden, särskilt när det gäller internationella tjänster. I detta syfte ska, om så är lämpligt, även lagstiftningsåtgärder övervägas.

Artikel 64

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 16 juni 2015 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv, inbegripet berörda företags, operatörers, sökandes, myndigheters och andra enheters efterlevnad av bestämmelserna. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till de direktiv som upphävs genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till det här direktivet. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och om hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Skyldigheterna att införliva och genomföra kapitlen II och IV av detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägsnät upprättats på deras territorium.

Artikel 65

Upphävande

Direktiven 91/440/EEG, 95/18/EG och 2001/14/EG, i deras lydelse enligt de direktiv som anges i del A i bilaga IX, ska upphöra att gälla från och med den 15 december 2012, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i del B i bilaga IX.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga X.

Artikel 66

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 67

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 21 november 2012.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

A. D. MAVROYIANNIS

Ordförande

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURANLÄGGNINGAR

Järnvägsinfrastrukturen består av följande anläggningar, förutsatt att de ingår i en spåranläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår:

- Mark.
 - Bana och banunderbyggnad, i synnerhet banvallar, skärningar, dräneringskanaler och diken, murade diken, kulvertar, reveterade väggar, planteringar för skydd av jordvallsslutningar osv.; plattformar för passagerare eller gods, inklusive stationer för passagerare och godsterminaler; parallellvägar och gångbanor; avgränsningsmurar, häckar, inhägnader; brandgator; växeluppvärmningsapparat; korsningar osv.; snöskärmar.
 - Byggnadstekniska konstruktioner: broar, kulvertar och andra vägbroar, tunnlar, täckta utschaktningar och andra vägportar; stödmurar och anordningar för skydd mot laviner, stenras osv.
 - Plankorsningar, inklusive säkerhetsanordningar för vägtrafiken.
 - Banöverbyggnader, i synnerhet: räler, gaturäler och moträler; sliprar och långsgående sliprar, smärre anordningar för spåröverbyggnaden, ballast, inklusive stenflis och sand; växlar, korsningar osv.; vändskivor och traverser (förutom dem som är avsedda endast för lok).
 - Tillfarter för passagerare och gods, inklusive tillfartsvägar och gångvägar för passagerare som anländer eller avlägsnar sig till fots.
 - Säkerhets-, signal- och telekommunikationsinstallationer på linjen, i stationer och på rangerbangårdar, däribland anläggningar för produktion, transformering och distribution av elström för signal- och telesystem; byggnader för sådana installationer eller anläggningar; rangerbromsar.
 - Belysningsinstallationer för trafik- och säkerhetsändamål.
 - Anläggningar för transformering och överföring av elkraft för tågdrift; omformarestationer, elkablar mellan kopplingscentraler och kontaktledningar med kontaktledningsstolpar och kontaktledningsbryggor, strömskena med konsoler.
 - Tjänstebyggnader för banförvaltning, inbegripet en andel installationer för uppbörd av transportavgifter.
-

BILAGA II

TJÄNSTER SOM SKA TILLHANDAHÅLLAS JÄRNVÄGSFÖRETAGEN

(som avses i artikel 13)

1. Minimipaket av tillträdestjänster ska omfatta följande:
 - a) Behandling av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet.
 - b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.
 - c) Användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår.
 - d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.
 - e) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.
 - f) All övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.
2. Tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, ska också ges till följande anläggningar för tjänster, när sådana finns, och till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar:
 - a) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning.
 - b) Godsterminaler.
 - c) Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter även växlingsanläggningar.
 - d) Sidospår för uppställning.
 - e) Underhållsanläggningar, med undantag för anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.
 - f) Andra tekniska anläggningar, även anläggningar för rengöring och tvätt.
 - g) Havs- och inlandshanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet.
 - h) Undsättningshjälpmedel.
 - i) Bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer, för vilken avgifter ska anges separat på fakturorna.
3. Följande tjänster får räknas som tilläggstjänster:
 - a) Drivmotorström, för vilken avgifter ska anges på fakturorna åtskilt från avgifter för användning av elförsörjningsutrustningen, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/72/EG.
 - b) Uppvärmning före avgång av persontåg.
 - c) Skräddarsydda kontrakt för
 - kontroll av transport av farligt gods,
 - assistans för drift av icke-standardtåg.
4. Följande tjänster får räknas som extra tjänster:
 - a) Tillträde till telekommunikationsnät.
 - b) Tillhandahållande av extra information.
 - c) Teknisk kontroll av rullande materiel.
 - d) Biljettförsäljning på stationer för passagerare.
 - e) Tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

*BILAGA III***EKONOMISK FÖRMÅGA****(som avses i artikel 20)**

Den information som företag som ansöker om tillstånd ska lämna i enlighet med artikel 20 omfattar följande aspekter:

- a) Tillgängliga medel, inklusive bankmedel, beviljade checkräkningskrediter och lån.
 - b) Medel och tillgångar som kan användas som säkerhet.
 - c) Rörelsekapital.
 - d) Relevanta kostnader, inklusive inköpskostnader eller förskottsbetalningar som är redovisade för fordon, mark, byggnader, anläggningar och rullande materiel.
 - e) Företagets fasta kostnader.
 - f) Skatter och sociala avgifter.
-

BILAGA IV

INNEHÅLL I BESKRIVNINGEN AV JÄRNVÄGSNÄTET

(som avses i artikel 27)

Följande information ska ingå i den beskrivning av järnvägsnätet som nämns i artikel 27:

1. Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den infrastruktur som järnvägsföretag har tillträde till och villkoren för att få tillträde till denna. Informationen i detta avsnitt ska årligen göras förenlig med, eller ska hänvisa till, de register över infrastruktur som ska offentliggöras i enlighet med artikel 35 i direktiv 2008/57/EG.
2. Ett avsnitt om principerna för avgifter och taxor. Här ska finnas tillämpliga uppgifter om avgiftssystemet och tillräcklig information om de avgifter samt annan relevant information om tillträde som gäller för de tjänster som finns förtecknade i bilaga II och som tillhandahålls av endast en leverantör. I detta avsnitt ska närmare anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall tariffer som används för tillämpningen av artiklarna 31–36 vad gäller både kostnader och avgifter. Det ska innehålla information om avgiftsändringar som redan beslutats eller som förutses för de följande fem åren om den finns att tillgå.
3. Ett avsnitt om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet. I detta ska anges de allmänna kapacitetsegenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillträde till och alla eventuella begränsningar i fråga om utnyttjandet, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. Detta avsnitt ska också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetstilldelningsförfarandet. Det ska innehålla de specifika kriterier som används vid tilldelningen, särskilt följande:
 - a) De förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren.
 - b) De krav som ställs på sökande.
 - c) Tidsramar för ansöknings- och tilldelningsförfaranden och de förfaranden som ska följas vid begäran om information om tågplanprocessen och förfaranden för den planerade tågplanprocessen och oförutsedda underhållsarbeten.
 - d) De principer som gäller för samordningsprocessen och den metod för tvistlösning som görs tillgänglig som en del av denna process.
 - e) De förfaranden och kriterier som ska användas när infrastrukturen är överbelastad.
 - f) Närmare upplysningar om begränsning av infrastrukturutnyttjande.
 - g) På vilka villkor det tas hänsyn till tidigare utnyttjandegrad av kapacitet vid beslut om prioriteringar i tilldelningsförfarandet.I detta avsnitt ska närmare anges vilka åtgärder som vidtagits för att säkerställa en ändamålsenlig handläggning av godstrafik, internationell trafik och ad hoc-ansökningar. Det ska innehålla en mall för ansökningar om kapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska också offentliggöra detaljerad information om tilldelningsförfarandena för tåglagen för internationell trafik.
4. Ett avsnitt med information om den ansökan om tillstånd som avses i artikel 25 i detta direktiv och säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med direktiv 2004/49/EG eller med uppgifter om en webbplats där sådan information har gjorts tillgänglig gratis i elektroniskt format.
5. Ett avsnitt med information om förfaranden för tvistlösning och överklagande avseende tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster och avseende den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35.
6. Ett avsnitt med information om tillträde till och avgifter för anläggningar för tjänster som anges i bilaga II. Tjänsteleverantörer som inte styrs av infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla information om avgifter för tillträde till anläggningen och för tillhandahållandet av tjänster, och information om tekniska tillträdesvillkor som ska tas med i beskrivningen av järnvägsnätet, eller ange en webbplats där sådan information har gjorts tillgänglig gratis i elektroniskt format.
7. Ett modellavtal för ingående av ramavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande i enlighet med artikel 42.

BILAGA V

GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER OCH PARAMETRAR I AVTALSÖVERENSKOMMELSE MELLAN BEHÖRIGA MYNDIGHETER OCH INFRASTRUKTURFÖRVALTARE**(som avses i artikel 30)**

I avtalsöverenskommelsen ska bestämmelserna i artikel 30 specificeras och innehålla åtminstone följande delar:

1. Överenskommelsens tillämpningsområde i fråga om infrastruktur och anläggningar för tjänster, strukturerade i enlighet med bilaga II. Det ska omfatta alla aspekter av infrastrukturförvaltning, inklusive underhåll och förnyelse av den infrastruktur som redan är i drift. Anläggande av ny infrastruktur får, om lämpligt, också inkluderas.
2. Strukturen för betalningar eller anslagna medel som fördelas mellan de infrastruktur tjänster som förtecknas i bilaga II, underhåll och modernisering, och hantering av existerande eftersläpningar i fråga om underhåll och modernisering. Om lämpligt får strukturen för betalningar eller medel som anslås till ny infrastruktur inkluderas.
3. Användarorienterade prestandamål i form av indikatorer och kvalitetskriterier som omfattar aspekter som t.ex.
 - a) tågprestanda, såsom linjehastighet, tillförlitlighet och kundtillfredsställelse,
 - b) nätkapacitet,
 - c) förvaltning av tillgångar,
 - d) verksamhetsvolym,er,
 - e) säkerhetsnivåer, och
 - f) miljöskydd.
4. Mängden möjliga eftersläpningar i fråga om underhåll och vilka tillgångar som kommer att fasas ut och därmed utlösa olika finansiella flöden.
5. Incitament som avses i artikel 30.1, med undantag för sådana incitament som genomförs genom regleringsåtgärder enligt artikel 30.3.
6. Minimiskyldigheter i fråga om rapportering för infrastruktur förvaltaren avseende innehåll och frekvens i rapporteringen, inklusive information som ska offentliggöras årligen.
7. Den överenskomna löptiden för överenskommelsen, som ska synkroniseras och vara förenlig med löptiden för infrastruktur förvaltaren verksamhetsplan, koncession eller tillstånd, när så är lämpligt, och de ramar och regler för fastställande och uttag av avgifter som fastställts av staten.
8. Regler för hantering av större driftstörningar och nödsituationer, inklusive beredskapsplaner och förtida upphävande av avtalsöverenskommelsen, och information till användare i god tid.
9. Korrigeringsåtgärder som ska vidtas om någon av parterna bryter mot sina avtalsförpliktelser, eller i undantagsfall påverkar tillgången till offentlig finansiering, inbegripet villkor och förfaranden för omförhandling och förtida upphävande.

BILAGA VI

**KRAV AVSEENDE KOSTNADER OCH AVGIFTER MED ANKNYTNING TILL JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR
(som avses i artiklarna 32.1 och 35)**

1. De par som ska övervägas av infrastrukturförvaltaren när de fastställer en förteckning över marknadssegment i syfte att införa uppräknningar i avgiftssystemet i enlighet med artikel 32.1 ska innehålla åtminstone följande:
 - a) Persontrafik/godstrafik.
 - b) Tåg som transporterar farligt gods/andra godståg.
 - c) Inrikes trafik/utrikes trafik.
 - d) Kombinerad transport/direkttåg.
 - e) Persontrafik i städer och regioner/interurban persontrafik.
 - f) Systemtåg/vagnslasttåg.
 - g) Reguljär tågtrafik/tillfällig tågtrafik.
2. Den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35 ska vara baserad på följande grundprinciper:
 - a) För att uppnå en överenskommen prestandanivå för tjänsterna och för att inte äventyra en tjänsts ekonomiska livskraft, ska infrastrukturförvaltaren komma överens med sökande om de viktigaste parametrarna för verksamhetsstyrningen, i synnerhet värdet av förseningar, tröskelvärdena för betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen avseende både enskilda tåg och alla tåg för ett järnvägsföretag under en viss tidsperiod.
 - b) Infrastrukturförvaltaren ska meddela järnvägsföretagen tågplanen, som ska användas som grund för beräkning av förseningar, minst fem dagar före tågets avgång. Infrastrukturförvaltaren får tillämpa en kortare tidsfrist i händelse av force majeure eller sena ändringar av tågplanen.
 - c) Alla förseningar ska hänföras till någon av följande klasser och underklasser:
 1. Hantering av drift/planering som kan hänföras till infrastrukturförvaltaren
 - 1.1 Sammanställning av tågplan
 - 1.2 Tågbildning
 - 1.3 Misstag i driftsförfarande
 - 1.4 Felaktig tillämpning av prioritetsregler
 - 1.5 Personal
 - 1.6 Andra orsaker
 2. Infrastrukturanläggningar som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren
 - 2.1 Signalanläggningar
 - 2.2 Signalanläggningar vid plankorsningar
 - 2.3 Telekommunikationsanläggningar
 - 2.4 Utrustning för strömförsörjning
 - 2.5 Spår
 - 2.6 Konstbyggnader
 - 2.7 Personal
 - 2.8 Andra orsaker
 3. Orsaker som har att göra med byggnadskonstruktioner hänförliga till infrastrukturförvaltaren
 - 3.1 Planerat konstruktionsarbete

- 3.2 Oegentligheter vid utförande av konstruktionsarbete
- 3.3 Hastighetsbegränsning på grund av defekt spår
- 3.4 Andra orsaker
- 4. Orsaker som kan tillskrivas andra infrastrukturförvaltare
- 4.1 Orsakad av föregående infrastrukturförvaltare
- 4.2 Orsakad av nästa infrastrukturförvaltare
- 5. Kommersiella orsaker hänförliga till järnvägsföretaget
- 5.1 Överskridande av uppehållstiden
- 5.2 Begäran från järnvägsföretaget
- 5.3 Lastning
- 5.4 Oegentligheter i samband med lastning
- 5.5 Kommersiell förberedelse av tåg
- 5.6 Personal
- 5.7 Andra orsaker
- 6. Rullande materiel hänförliga till järnvägsföretaget
- 6.1 Planering/ändring av omloppsplan
- 6.2 Tågbildning som utförs av järnvägsföretag
- 6.3 Problem som påverkar passagerarvagnar
- 6.4 Problem som påverkar godsvagnar
- 6.5 Problem som påverkar spårvagnar, lok och motorvagnar
- 6.6 Personal
- 6.7 Andra orsaker
- 7. Orsaker hänförliga till andra järnvägsföretag
- 7.1 Orsakad av nästa järnvägsföretag
- 7.2 Orsakad av föregående järnvägsföretag
- 8. Externa orsaker som inte kan hänföras till infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
- 8.1 Strejk
- 8.2 Administrativa formaliteter
- 8.3 Påverkan utifrån
- 8.4 Konsekvenser av väderleksförhållanden och naturliga orsaker
- 8.5 Försening på grund av externa orsaker i efterföljande nät
- 8.6 Andra orsaker
- 9. Sekundära orsaker som inte kan hänföras till infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
- 9.1 Allvarliga incidenter, olyckor och faror

- 9.2 Spåret upptaget på grund av tågets försening
 - 9.3 Spåret upptaget på grund av ett annat tågs försening
 - 9.4 Vändning
 - 9.5 Anslutning
 - 9.6 Ytterligare undersökning behövs
- d) När det är möjligt ska förseningar tillskrivas en enda organisation, med hänsyn till både ansvaret för orsaken till störningen och förmågan att återupprätta normala trafikförhållanden.
- e) Vid beräkningen av betalningar ska hänsyn tas till den genomsnittliga förseningen i tågtrafik med liknande punktlighetskrav.
- f) Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt meddela järnvägsföretagen beräkningen av betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen. Denna beräkning ska omfatta alla försenade tåg inom en period av högst en månad.
- g) Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och bestämmelserna i artikel 56 åsidosätts, ska det i händelse av tvister avseende verksamhetsstyrningen finnas en metod för tvistlösning som gör det möjligt att avgöra sådana ärenden skyndsamt. Denna metod för tvistlösning ska vara opartisk gentemot de berörda parterna. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.
- h) En gång per år ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra den årliga genomsnittliga prestandanivå som uppnåtts av järnvägsföretagen på grundval av de viktigaste parametrarna som överenskommit för verksamhetsstyrningen.
-

BILAGA VII

TIDSPLAN FÖR TILLDELNINGSFÖRFARANDET**(som avses i artikel 43)**

1. Tågplanen ska upprättas en gång per kalenderår.
 2. Ändringarna av tågplanen ska genomföras vid midnatt den andra lördagen i december. Om en ändring eller justering genomförs efter vintern, framför allt för att, om så behövs, kunna ta hänsyn till ändringar av tidtabeller för regional passagerartrafik, ska detta genomföras vid midnatt den andra lördagen i juni och vid andra tidpunkter mellan dessa datum om det behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om andra datum och i så fall ska kommissionen informeras om detta, såvida det kan påverka internationell trafik.
 3. Sista ansökningsdagen för ansökningar om kapacitet som ska införas i tågplanen får inte infalla tidigare än tolv månader innan planen börjar gälla.
 4. Senast elva månader innan tågplanen börjar gälla ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att preliminära tåglägen för internationell trafik har upprättats i samarbete med andra relevanta infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att man så långt som möjligt håller sig till dessa under de efterföljande processerna.
 5. Senast fyra månader efter det att tidsfristen för budgivning från sökande löpt ut ska infrastrukturförvaltaren utarbeta ett utkast till tågplan.
-

BILAGA VIII

**FÖRESKRIVEN BOKFÖRING SOM SKA TILLSTÄLLAS REGLERINGSORGANET PÅ BEGÄRAN
(som avses i artikel 56.12)**

1. Särredovisning

- a) separata resultat- och balansräkningar för verksamhet avseende godstrafik, persontrafik och infrastrukturförvaltning,
- b) detaljerad information om enskilda källor till och användningar av offentliga medel och andra former av ersättning på ett öppet och detaljerat sätt, inklusive en detaljerad granskning av företagens kassaflöden så att det går att fastställa på vilket sätt dessa offentliga medel och andra former av ersättning har använts,
- c) kostnads- och vinstkategorier som gör det möjligt att avgöra huruvida korssubventioner mellan dessa olika aktiviteter har förekommit, i enlighet med regleringsorganets krav,
- d) vilken metod som använts för att fördela kostnaderna mellan olika verksamheter,
- e) om det reglerade företaget utgör en del av en gruppstruktur ska fullständiga uppgifter om betalningar mellan företag inkluderas.

2. Övervakning av avgifter för tillträde till järnvägsspår

- a) olika kostnadskategorier, i synnerhet tillhandahållande av tillräcklig information om marginalkostnader/direkta kostnader för de olika tjänsterna eller grupperna av tjänster så att infrastrukturavgifter kan övervakas,
- b) tillräcklig information så att det blir möjligt att övervaka enskilda avgifter som betalats för tjänster (eller grupper av tjänster); om det krävs av regleringsorganet ska i denna information ingå uppgifter om volymer av enskilda tjänster, priser för enskilda tjänster och sammanlagda intäkter för enskilda tjänster som betalats av interna och externa kunder,
- c) kostnader och intäkter för enskilda tjänster (eller grupper av tjänster) med användning av relevant kostnadsmetod, enligt regleringsorganets krav, så att potentiellt konkurrenshämmande prissättning (korssubventioner, underprissättning och överprissättning) kan identifieras.

3. Uppgifter om finansiella resultat

- a) en redogörelse för finansiellt resultat,
 - b) en kostnadssammanfattning,
 - c) en sammanfattning av underhållskostnader,
 - d) en redovisning av driftskostnader,
 - e) en resultaträkning,
 - f) noter som ger utförligare information om och förklarar redovisningen när det är lämpligt.
-

BILAGA IX

DEL A

UPPHÅVDA DIREKTIV OCH EN FÖRTECKNING ÖVER DERAS SENARE ÄNDRINGAR

(som avses i artikel 65)

Rådets direktiv 91/440/EEG
(EGT L 237, 24.8.1991, s. 25)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG
(EGT L 75, 15.3.2001, s. 1)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG
(EUT L 164, 30.4.2004, s. 164)

Rådets direktiv 2006/103/EG
(EUT L 363, 20.12.2006, s. 344)

endast punkt B i bilagan

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG
(EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)

endast artikel 1

Rådets direktiv 95/18/EG
(EGT L 143, 27.6.1995, s. 70)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG
(EGT L 75, 15.3.2001, s. 26)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG
(EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)

endast artikel 29

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG
(EGT L 75, 15.3.2001, s. 29)

Kommissionens beslut 2002/844/EG
(EGT L 289, 26.10.2002, s. 30)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG
(EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)

endast artikel 30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG
(EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)

endast artikel 2

DEL B

TIDSFRISTER FÖR INFÖRLIVANDE MED NATIONELL LAGSTIFTNING

(som avses i artikel 65)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
91/440/EEG	1 januari 1993
95/18/EG	27 juni 1997
2001/12/EG	15 mars 2003
2001/13/EG	15 mars 2003
2001/14/EG	15 mars 2003
2004/49/EG	30 april 2006
2004/51/EG	31 december 2005
2006/103/EG	1 januari 2007
2007/58/EG	4 juni 2009

BILAGA X

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
Artikel 2.1	Artikel 1.1	Artikel 1.1 första stycket	Artikel 1.1
		Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 2.2			Artikel 2.1
	Artikel 1.2		Artikel 2.2
		Artikel 1.3	Artikel 2.3
			Artikel 2.4–2.9
Artikel 2.4			Artikel 2.10
			Artikel 2.11
Artikel 3			Artikel 3.1–3.8
			Artikel 3.9–3.13
	Artikel 2 b och c		Artikel 3.14–3.15
			Artikel 3.16–3.17
		Artikel 2	Artikel 3.18–3.28
			Artikel 3.29–3.30
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5.1–5.3
			Artikel 5.4
Artikel 6.1 och 6.2			Artikel 6.1 och 6.2
Artikel 9.4			Artikel 6.3
Artikel 6.1 andra stycket			Artikel 6.4
Artikel 6.3 och bilaga II			Artikel 7.1
		Artiklarna 4.2 och 14.2	Artikel 7.2

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
Artikel 7.1, 7.3 och 7.4		Artikel 6.1	Artikel 8.1, 8.2 och 8.3 Artikel 8.4
Artikel 9.1 och 9.2			Artikel 9.1 och 9.2
Artikel 10.3 och 10.3a			Artikel 10.1 och 10.2
Artikel 10.3b			Artikel 11.1, 11.2 och 11.3 Artikel 11.4
Artikel 10.3c och 10.3e			Artikel 11.5 och 11.6
Artikel 10.3f			Artikel 12.1–12.4 Artikel 12.5
Artikel 10b		Artikel 5	Artikel 13 Artikel 14 Artikel 15 Artikel 16
	Artikel 3		Artikel 17.1–17.4
	Artikel 4.1–4.4		Artikel 18
	Artikel 5		Artikel 19
	Artikel 6		Artikel 20.1
	Artikel 7.1		Artikel 20.2
	Bilagan, del I, punkt 1		Artikel 20.3
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4.5		Artikel 23.1
	Artikel 10		Artikel 23.2 och 23.3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1.1 andra stycket	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10.5			Artikel 28

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
		Artikel 4.1 och 4.3–4.6	Artikel 29
		Artikel 6.2–6.5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14.1 och 14.3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20.1, 20.2 och 20.3	Artikel 45.1, 45.2 och 45.3
			Artikel 45.4
		Artikel 20.4	Artikel 45.5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30.1	Artikel 55
		Artikel 30.2	Artikel 56.1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33.1, 33.2 och 33.3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34.2	Artikel 61
Artikel 11a		Artikel 35.1, 35.2 och 35.3	Artikel 62
Artikel 10.9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Bilaga I
		Bilaga II	Bilaga II
	Bilaga		Bilaga III
		Bilaga I	Bilaga IV
			Bilaga V
			Bilaga VI
		Bilaga III	Bilaga VII
			Bilaga VIII

Sammanfattning av promemorian (Ds 2014:21)

Bilaga 2

Under hösten 2012 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area – SERA), som reviderar det första järnvägspaketet. Det s.k. SERA-direktivet utgör en omarbetning (recast) av det första paketet och ersätter bestämmelser i tidigare direktiv (91/440/EEG, 95/18/EG, 2001/14/EG). Utöver förenkling och ökad öppenhet är syftet med direktivet en ändamålsenlig finansiering och avgiftsuppbörd för järnvägsinfrastrukturer, effektiva icke-diskriminerande konkurrensvillkor på järnvägsmarknaden och nödvändiga organisatoriska reformer för att säkerställa en lämplig marknads tillsyn. Direktivet ska vara införlivat i nationell rätt senast den 16 juni 2015.

Promemorian innehåller förslag till nödvändiga lagändringar för att uppfylla direktivets krav. Huvudsakligen innebär förändringarna vare sig särskilt många eller principiellt (kontroversiella) nya regler. Skälet är att järnvägslagen redan är uppbyggd efter de grundprinciper direktivets förtydligade reglering bygger på. Den uppfyller därför i stort sett redan det mesta som direktivet kräver. Förslagen fokuserar istället på hur man kan lätta på företagens regelbördor eller åtminstone inte i onödan öka bördan för de som berörs. Så långt möjligt har ändringar av regelverket minimerats och undantag utnyttjats för att undvika onödig detaljreglering. Därmed kommer den administrativa bördan för företag att minska något jämfört med i dag. Direktivets förhållandevis mer detaljerade regelverk kommer dock att ställa krav på och sannolikt öka myndighetsadministrationen för att tillämpa regelverket.

Promemorians lagförslag (Ds 2014:21)

Lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härmed föreskrivs¹ i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att 3 kap. 5 och 6 §§, 5 kap. 2 a och 3 §§ och 6 kap. 24 § ska upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 3 kap. 5 §, 5 kap. 3 § och 6 kap. 24 § ska utgå,

dels att 1 kap. 1, 1 a, 4 och 5 §§, 3 kap. 1, 2, 4 och 10 §§, 4 kap. 1, 2 och 3 §§, 5 kap. 1, 2 och 4 §§, 6 kap. 3, 17, 19, 21, 22, 23 och 25 §§, 7 kap. 5 och 8 §§, 8 kap. 9 och 10 §, rubriken till 6 kap. samt rubrikerna närmast före 3 kap. 4 §, 5 kap. 2 § och 6 kap. 23 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas 17 nya paragrafer, 1 kap. 1 b, 1 c och 6 §§, 4 kap. 2 a §, 6 kap. 1 a, 5 a, 21 a, 23 a–c och 24 a §§, 7 kap. 1 a, 8 a, och 10 §§, 8 kap. 3 c, 3 d, 8 b och 9 b §§ samt närmast före 6 kap. 23 c och 24 a §§, 7 kap. 1 a, 8 a och 10 §§ samt 8 kap. 3 c och 9 b §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

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

Denna lag gäller
 1. järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
 2. utförande och organisation av järnvägstrafik,
 3. *förvaltning av järnvägsinfrastruktur, och*
 4. *tillhandahållande av järnvägstjänster.*

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

1 a §

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

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

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning) (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, Celex 32012L0034).

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

2. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för transporter av eget gods.

1 b §

För den som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster gäller inte bestämmelserna i 6 och 7 kap., annat än såvitt avser bestämmelser som särskilt riktar sig till tjänstetillhandahållare.

Trots vad som anges i första stycket ska 6 kap. 18 § tillämpas.

1 c §

Tillsynsmyndigheten får, efter samtycke från EU-kommissionen, besluta att förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från 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 järnvägsområde².

4 §³

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen betyder ackrediterat organ: organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93⁴,

anläggning för tjänster: mark, installationer, byggnader, och utrustning som iordningställt för att tillhandahålla sådana tjänster

² EUT L 343, 14.12.2012, s. 32 (Celex 32012L0034).

³ Senaste lydelse 2012:436.

⁴ EUT L 218, 13.8.2008, s. 30 (Celex 32008R0765).

som avses i 6 kap. 23 § andra stycket eller 6 kap. 23 c §, med undantag för stationer,

delsystem: del av järnvägssystem vilken kan hänföras till någon av de kategorier av delsystem som förtecknas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen⁵,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt använder eller upplåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret,

fordonstyp: fordon med identisk teknisk konstruktion som är registrerade i det europeiska registret över godkända fordonstyper,

försäkran om överensstämmelse: sådan försäkran om att ett järnvägsfordon överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp som är utformad i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 201/2011 av den 1 mars 2011 om utformningen av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon⁶,

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

internationell persontrafik: persontrafik mellan olika stater inom EES samt Schweiz med tåg vars samtliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz,

järnvägsfordon: drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem,

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

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller *nationellt trafiksäkerhetstillstånd* 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,

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

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

⁵ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1 (Celex 32008L0057).

⁶ EUT L 57, 2.3.2011, s. 8 (Celex 32011R0201).

regleringsorgan: organ som utsetts enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur,

regleringsorgan: sådant organ som avses i artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EG av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde,

regional kollektivtrafikmyndighet: den som är regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

Rimlig vinst: avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den finansiella risk som tjänsteleverantören löper, och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

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

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

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och som är registrerad som sådan i fordonsregistret enligt 8 kap. 8 a §.

5 §⁷

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

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka fordon som är arbetsfordon,
2. vilka fordon som är museijärnvägsfordon,
3. att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur, och
4. vilken järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

1. det transeuropeiska järnvägsystemet för konventionella tåg, och

⁷ Senaste lydelse 2007:752.

2. det transeuropeiska järnvägs-systemet för höghastighetståg.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådant register.

3 kap.

1 §

För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, i fall som avses i 4 §, *särskilt tillstånd*.

För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, i fall som avses i 4 §, *nationellt trafiksäkerhetstillstånd*.

2 §

Licens *skall* beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik,
2. har hemvist eller säte i Sverige,
3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik.

Licens *ska* beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik,
2. har hemvist eller säte i Sverige,
3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik.

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

Licens eller annat motsvarande tillstånd utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Särskilt tillstånd

Särskilt tillstånd får beviljas den som avser att inom landet endast utföra

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,
2. *regionala godstransporter,*
3. *trafik i samband med under-*

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

4 §

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd får 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*

håll av järnvägsinfrastruktur, eller 4. trafik med museijärnvägsfordon eller till sin omfattning obetydlig trafik med annan liknande materiel.

Särskilt tillstånd ska endast beviljas den som uppfyller de krav som anges i 2 § första stycket och 3 § första stycket.

Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

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

endast används av ägaren för transporter av eget gods.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som

1. har hemvist eller säte i Sverige

2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§, och

3. genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

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

10 §⁸

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. licenser enligt 2 §, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser,

2. säkerhetsintyg enligt 3 §,

3. nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 §,

4. säkerhetstillstånd enligt 7 §, och

5. omprövning av tillstånd, eller villkor enligt 9 §

4 kap.

1 §

Järnvägsföretag skall i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser *godstransporter* och förvaltning av järnvägsinfrastruktur.

Järnvägsföretag ska i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser *järnvägs-transporter* och förvaltning av järnvägsinfrastruktur samt *persontransporter* och *godstransporter*.

⁸ Senaste lydelse 2007:452.

Infrastrukturförvaltare *skall* i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

Offentligt stöd som betalas ut till en av dessa verksamheter får endast användas i den verksamheten. Offentligt stöd som utbetalas till verksamhet som avser persontransport *skall* redovisas separat i den verksamheten.

Infrastrukturförvaltare *ska* i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

Offentligt stöd som betalas ut till en av dessa verksamheter får endast användas i den verksamheten. Offentligt stöd som utbetalas till verksamhet som avser persontransport *ska* redovisas separat i den verksamheten *i enlighet med artikel 7 i förordningen (EG) nr 1370/2007.*

2 §⁹

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte för den som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte för verksamhet vid sådana fristående lokala och regionala järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § 1 eller på järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstrafik, med undantag för järnvägsföretag som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på annan typ av järnvägsnät.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att motta offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 §.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att motta offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 c §.

2 a §

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

⁹ Senaste lydelse 2010:1916.

1. intäkterna från transport-tjänsterna respektive tjänstetill-handahållandet särredovisas, och

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

3 §¹⁰

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses i 1 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses i 1 och 2 a §§.

5 kap.

1 §¹¹

Regeringen meddelar föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2, 2 a och 3 §§, har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver vad som anges i 2, 2 a och 3 §§, har rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Regeringen meddelar föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Persontrafik

Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra *persontrafik* på svenska järnvägsnät.

Trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät

2 §¹²

Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra *och organisera trafik* på svenska järnvägsnät. Även *andra fysiska eller juridiska personer med hemvist eller 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*

¹⁰ Senaste lydelse 2010:1071.

¹¹ Senaste lydelse 2009:694.

¹² Senaste lydelse 2009:693.

av 6 kap. 5 a §, har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät.

4 §

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

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 § gäller inte på

1. sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,

2. järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik, eller

3. järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster.

6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet

6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster

1 a §

En infrastrukturförvaltare 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 och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

3 §

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

Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för

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

Järnvägsinfrastruktur får, efter samråd med berörda parter, reserveras för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastruk-

viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

turen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

5 a §

Infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet uppställa krav på den som, utan att inneha licens som järnvägsföretag, ansöker om infrastrukturkapacitet för att organisera trafik. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse den sökandes ekonomiska förmåga och förmåga att ansöka om kapacitet.

17 §

Vid störningar i järnvägstrafiken skall infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren ha en beredskapsplan. Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

Ett tågläge *skall* tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge *skall* inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge *får vägras tilldelning* av tågglägen *vid samma eller nästkommande tågplaneperiod.*

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

En överlåtelse av ett tågläge får medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av tågglägen.

Ett avtal mellan *ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 §* och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande 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 tågglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller *annan sökande* och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande 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 tågglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

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

Trots vad som anges i 21 § andra stycket får ett ramavtal, för järnvägstrafik som bedrivs på sådan järnvägsinfrastruktur som avses i 3 § andra stycket och som varit föremål för omfattande investeringar på grund av den sökandes behov, gälla 15 år. Om det föreligger synnerliga skäl får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år.

22 §

I samband med tilldelning av tågläget *skall* järnvägsföretaget eller *den som auktorisation enligt 3 kap. 5 §* och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren *skall* vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

I samband med tilldelning av tågläget *ska* järnvägsföretaget eller *annan sökande* och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren *ska* vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

Tillhandahållande av tjänster**Tillhandahållande av grundläggande tjänster**23 §¹³

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

De tjänster som avses i första stycket är

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

2. *rangering och andra tågbildningsmöjligheter, uppställningsmöjligheter, drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, bränsleförsörjning samt växling och andra tjänster som utförs vid de anläggningar som anges i 1*

Den som tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket (*grundläggande tjänster*) är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt som medger insyn.

De tjänster som avses i första stycket är

1. *service och tjänster för passagerare på järnvägsstationer, dock inte biljettförsäljning,*

2. *tjänster i godsterminaler,*

3. *tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling,*

4. *uppställning på sidospår,*

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

6. *tjänster i andra tekniska anläggningar än som avses i 5 och i*

¹³ Senaste lydelse 2007:452.

och som är nödvändiga för att utföra trafik.

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

anläggningar för rengöring och tvätt,

7. järnvägstjänster i hamnanläggningar,

8. tjänster för olycksundsättning,

9. tjänster i bränslededpår,

10. nödvändig genomfartstrafik till anläggningar för sådana tjänster som avses i punkt 2–9.

23 a §

Den som tillhandahåller en tjänst enligt 23 § andra stycket ska så långt möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillträde till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist.

Ett avslag på en ansökan om tillträde till en tjänst enligt första stycket ska vara skriftligt och, om möjligt, innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden.

23 b §

Om en anläggning för en sådan tjänst som avses i 23 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och ett järnvägsföretag eller annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska det offentliggöras att driften helt eller delvis upplåts. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för annat ändamål.

Tillhandahållande av tilläggs-tjänster och extra tjänster

23 c §

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller en tilläggs-tjänst enligt andra stycket eller en extra tjänst enligt tredje stycket, är skyldig att

göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

De tilläggstjänster som avses i första stycket är

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

De extra tjänster som avses i första stycket 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.

Undantag från krav på verksamhetsplan

24 a §

Tillsynsmyndigheten får efter samtycke från EU-kommissionen, besluta att förvaltare av lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, undantas från krav på att upprätta en verksamhetsplan enligt 6 kap. 1 a §. 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 järnvägsområde¹⁴.

¹⁴ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, (Celex 32012L0034).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§,

2. beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §,

3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §,

4. förfarande vid ansökan om tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§,

5. förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §,

6. krav för att kunna medges undantag enligt 24 § andra stycket, samt

7. skyldigheter för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning *och verksamhetsplan* enligt 1–4 §§,

2. beskrivning av järnvägsnät enligt 5–5 a §§,

3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §,

4. förfarande vid ansökan om tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§,

4 a. beredskapsplaner enligt 17 §,

5. förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23–23 c §§ *inklusive fastställande av en tidsfrist inom vilken en tjänstetillhandahållare ska svara på en begäran om tillträde till en tjänst enligt 23 a §, samt*

6. krav för att järnvägsinfrastruktur ska kunna omfattas av undantag enligt 24 a §.

7 kap.

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

1 a §

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

¹⁵ Senaste lydelse 2009:694.

5 §

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter *den 15 mars 1986*, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter *1988*, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

8 §

Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen *skall* vara icke-diskriminerande. *Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en viss tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska utnyttjandet som köparen av tjänsten begär.*

Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen *ska* vara icke-diskriminerande. *Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för sådana tilläggs-tjänster och extra tjänster som avses i 6 kap. 23 c §, om den som förfogar över tjänsten är ensam om att tillhandahålla denna.*

Uppgiftslämnarskyldighet för tjänstetillhandahållare

8 a §

Den som tillhandahåller sådana tjänster som avses i 8 § ska förse den infrastrukturförvaltare till vilken tjänsteanläggningen ansluter med information om de avgifter som tas ut för tjänsterna eller själv offentligöra informationen.

Bemyndigande

10 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgiftssamarbetet enligt 1 a §, och

2. de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter enligt 4 § samt krav på offentliggörande av sådana analyser.

8 kap.

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

3 c §

Befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana beslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde¹⁶, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa eventuell anknytning till företag i järnvägsbranschen som kan anses påverka dennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

3 d §

De befattningshavare som avses i 3 c § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphört, inte inneha någon befattning på något av de företag som omfattas av den tillsyn som avses i samma paragraf.

Informationsutbyte rörande tåg-lägen för internationell trafik

8 b §

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av ett regleringsorgan inom EES eller i Schweiz lämna sådana uppgifter rörande tåglägen för internationell trafik som det regleringsorganet behöver för sin tillsyn.

¹⁶ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32 (Celex 32012L0034).

9 §

Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Tillsynsmyndigheten skall så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet bör meddelas senast inom två månader från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Kan parterna inte komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten på begäran av en part fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som skall gälla för den aktuella trafiken i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren skall uppfylla bestämmelserna i denna lag.

Ett järnvägsföretag eller annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares eller tjänstetillhandahållares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med 5, 6 eller 7 kap. denna lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel.

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

Prövning av tillträde till grundläggande tjänster

9 b §

En sökande som fått avslag på sin begäran om tillträde till en tjänst enligt 6 kap. 23 § andra stycket, får hänskjuta tvisten till tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten ska pröva om tjänstetillhandahållaren uppfyller lagens krav om ett icke-diskriminerande tillträde till tjänsten. Om bedömningen görs att det förekommit diskriminering, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänstetillhandahållaren tilldelar den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

10 §¹⁷

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

¹⁷ Senaste lydelse 2011:1118.

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 a §, 3 b §, 8 § andra stycket och 8 a § andra stycket,

2. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering, *och*

3. prövning av tvister enligt 9 §.

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 a §, 3 b §, 8 § andra stycket och 8 a § andra stycket,

2. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering,

3. prövning av tvister enligt 9–9 b §§, *och*

4. återkallelse av tillstånd enligt 5 §.

1. Denna lag träder i kraft den 15 juni 2015.

2. Den som vid ikraftträdandet har särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § får fortsätta bedriva verksamheten med stöd av detta tillstånd till utgången av 2018.

3. Den som vid ikraftträdandet har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät enligt 5 kap. 2 a § och 3 § med stöd av en auktorisation enligt 3 kap. 5 och 6 §§, har fortsatt denna rätt till utgången av 2017.

4. Beslut om undantag som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av 6 kap. 24 § andra stycket gäller fortfarande.

5. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om när infrastrukturförvaltare senast ska ha upprättat en verksamhetsplan enligt 6 kap. 1 a §.

6. För befattningshavare som anställts på tillsynsmyndigheten före denna lags ikraftträdande gäller inte bestämmelsen om karenstid enligt 8 kap. 3 d §.

7. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inletts före ikraftträdandet.

Arbetsdomstolen, Kammarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten i Falun, Domstolsverket, Ekonomistyrningsverket, Skatteverket, Arbetsgivarverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Konkurrensverket, Justitiekanslern, Regelrådet, Hyres- och arrendenämnden i Stockholm, Stockholms Universitet, juridiska fakultetsnämnden, Utredningen om Järnvägens organisation (N2013:83), Järnvägstrafikutredningen (JU 2013:02), Arlanda Infrastructure AB, A-Train AB, Öresundsbrokonsortiet/Svedab, Inlandsbanan AB, Swedtrain, Jernhusen AB, EuroMaint AB, Train Alliance AB, Sveriges kommuner och landsting, Svensk Kollektivtrafik, Branschföreningen Tågoperatörerna, Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet, Järnvägshistoriska Riksförbundet, Stockholms läns landsting (den regionala kollektivtrafikmyndigheten), Västra Götalands läns landsting (den regionala kollektivtrafikmyndigheten), Skåne läns landsting (den regionala kollektivtrafikmyndigheten), SJ AB, Green Cargo AB, Arriva, Tågkompaniet, Tågåkeriet i Bergslagen, Hector Rail AB, MTR, LO, ST, SACO, SEKO, TCO och Svenskt Näringsliv.