

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Justitiedepartementet  
103 33 Stockholm

## Yttrande över En modern reglering av järnvägstransporter (SOU 2015:9)

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

I remissen föreslås det att järnvägstrafiklagen (1985:182) och lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ska föras samman i till en gemensam järnvägstrafiklag.

Lagen föreslås också innehålla regler som inkorporerar stora delar av Fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999) med bihang. Det föreslås därför att järnvägstrafiklagen ska ange att COTIF 1999 bihang A, B, D och E ska gälla som svensk lag. Detsamma gäller artiklarna 9, 11, 12 och 32 i COTIF 1999. Även vad gäller transport av gods, nyttjande av vagnar i järnvägstrafik och nyttjande av infrastruktur som inte omfattas av tillämpningsområdena i bihangen till COTIF 1999 föreslås dessa bihang tillämpas som svensk lag. Vad gäller transport av resande som inte omfattas av tillämpningsområdet för bihang A till COTIF 1999 eller av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen) föreslås tågpassagerarförordningen tillämpas som svensk lag. Artiklarna 4 och 11 i nämnda förordning föreslås dessutom tillämpas på avtal om transport av resande på spårväg och tunnelbana.

Det föreslås att transportörer och infrastrukturförvaltare har rätt att begränsa sitt ansvar till 400 000 särskilda dragningsrätter per person vid en och samma olycka, när ersättning ska utgå enligt COTIF 1999 eller tågpassagerarförordningen. Det föreslås också regler om retentionsrätt samt regress. Vad gäller regressen anges infrastrukturförvaltare vara ansvariga enligt COTIF 1999 också för ekonomisk skada som transportören har åsamkats som en följd av sina förpliktelser enligt bestämmelserna om ersättning och assistans i tågpassagerarförordningen eller annan författning. Från ersättningen som ska utgå avräknas de kvalitetsavgifter som transportören erhållit från infrastrukturförvaltaren enligt järnvägslagen (2004:519). Regressrätten föreslås också utökas till att omfatta även kostnader för ersättningstrafik och annan assistans samt förseningsavgifter som följer av tågpassagerarförordningen och den kommande lagen om resenärers rättigheter vid kortare resor.

Det föreslås också följdändringar i lagen (1992:1672) om paketresor, trafikskadelagen (1975:1410) och järnvägsförordningen (2004:526). Vidare föreslås förordning (1985:200) om järnvägsbefordringsskyldighet m.m. upphävas.

## Skälen för Regelrådets ställningstagande

### Syftet med förslaget

I konsekvensutredningen anges det att syftet med förslaget är att modernisera den civilrättsliga regleringen av nationella järnvägstransporter. Detta anges uppnås genom en ny samlad järnvägslagstiftning som ersätter de nuvarande lagstiftningarna på området. I den nya järnvägslagstiftningen förs COTIF 1999 med bihang in i syfte att samma regler ska gälla för så många företag som möjligt. Vidare föreslås det regler om en vidsträckt regressrätt som syftar till att skapa incitament till bättre underhåll för infrastrukturförvaltare.

Enligt Regelrådet är redovisningen av syftet med förslaget godtagbar.

### Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen saknas den en separat redogörelse av alternativa lösningar men i remissen redovisas ett alternativ till det presenterade förslaget. Det saknas en separat redogörelse för effekterna av om ingen reglering kommer till stånd.

Enligt Regelrådet är redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd bristfällig.

### Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen saknas det en separat redogörelse över förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Om förslaget inte påverkas av EU-rätten ska det anges och motiveras.

Enligt Regelrådet är redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten bristfällig.

### Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen saknas det någon redogörelse för särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande. I remissen anges det att den nya lagen ska träda i kraft den 1 juli 2016. Datumet anges vara motiverat dels med hänsyn till det förestående tillträdet till COTIF 1999, dels att nu gällande lag är omodern. Det saknas en redogörelse av om behov av speciella informationsinsatser föreligger eller inte.

Enligt Regelrådet är redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande godtagbar men redovisningen av behov av speciella informationsinsatser bristfällig.

### Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges det att 28 järnvägsföretag eller transportörer har tågläge för godstrafik i Sverige och 35 järnvägsföretag eller transportörer har tågläge för passagerartrafik. Vissa av de som sökt tågläge anges bedriva icke-kommersiell trafik. Vidare anges det finnas tågföretag som opererar på egna linjer och därmed inte behöver söka tågläge. Det anges finnas fyra infrastrukturförvaltare av betydelse i Sverige varav Trafikverket förvaltar cirka 95 % av de svenska spåren. Det saknas en redogörelse över företagens storlek.

Enligt Regelrådet är redovisningen av berörda företag utifrån antal och bransch godtagbar men redovisningen av berörda företags storlek är bristfällig.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

### *Administrativa kostnader*

I konsekvensutredningen anges det att transportörerna redan idag har anställda som hanterar restidsgarantiärenden. Om förslaget genomförs anges det att även infrastrukturförvaltare kommer att behöva avsätta en halv årsarbetskraft per år åt regresshantering till en kostnad om cirka 500 000 kronor per år.

Enligt Regelrådet är redovisningen av förslagets påverkan på företagens administrativa kostnader godtagbar vad gäller konsekvenserna av förändringarna av regressrätten. Vad gäller övriga delar av förslaget anger förslagsställaren att dessa saknar påverkan då tågpassagerarförordningen redan tillämpas och parterna till stor del har anpassat sina trafikeringsavtal till COTIF 1999. Enligt Regelrådets mening borde konsekvenserna av samtliga regler som genom det presenterade förslaget fastställs i författning ha redovisats i konsekvensutredningen.

Enligt Regelrådet är redovisningen av förslagets påverkan på företagens administrativa kostnader bristfällig.

### *Andra kostnader*

I konsekvensutredningen anges det att förslaget om förändrade regressbestämmelser kommer att leda till störst effekter för företagen. Förslaget anges innebära att de transportörer som har haft kostnader på grund av bestämmelserna om ersättning och assistans i CIV, CIM, tågpassagerarförordningen eller den kommande lagen om resenärers rättigheter vid kortare resor kan kräva ersättning från infrastrukturförvaltaren. Det anges att framförallt passagerartransportörer kommer att påverkas på grund av de stora kostnaderna för ersättningstrafik. Regressanspråkets storlek anges variera beroende på ett flertal faktorer, bland annat vilka händelser och störningar som inträffar, hur kvalitetsavgifterna kommer att utvecklas och vilka administrativa kostnader järnvägsföretagen kommer att ha. Uppgifterna anges vara osäkra men förslagsställaren uppskattar att transportörerna kommer att få 30-40 miljoner kronor per år och att SJ troligtvis kommer att erhålla cirka hälften av detta belopp. Samtliga transportörsföretag anges gynnas av regressbestämmelsen. Infrastrukturförvaltare anges komma att få ökade kostnader av samma omfattning. Detta anges framförallt beröra Trafikverket men cirka fem procent av persontrafiken och en procent av godstrafiken har en annan infrastrukturförvaltare. De mindre förvaltarna anges belastas med kostnader om cirka två miljoner kronor per år sammantaget. Kostnaderna anges dock inte påverka företagen fullt ut eftersom dessa infrastrukturförvaltare ofta har en samhörighet med de företag som bedriver trafik. Vidare kommer kvalitetsavgifterna att avräknas från regressrätten. Systemet med kvalitetsavgifter finns redan idag men det anges att arbete pågår för att se över dess nivåer. Det anges också att kostnaderna beräknas sjunka med tiden då syftet med systemet är att störningarna ska minska eftersom förvaltarna nu får ett incitament för att arbeta mot detta.

Enligt Regelrådet är redovisningen av förslagets påverkan på företagens andra kostnader godtagbar vad gäller förändringarna av regressrätten. Vad gäller övriga delar av förslaget anger förslagsställaren att dessa saknar påverkan då tågpassagerarförordningen redan tillämpas och parterna till stor del har anpassat sina trafikeringsavtal till COTIF 1999. Enligt Regelrådets mening borde konsekvenserna av samtliga regler som genom det presenterade förslaget fastställs i författning ha redovisats i konsekvensutredningen.

Enligt Regelrådet är redovisningen av förslagets påverkan på företagens andra kostnader bristfällig.

## Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I remissen saknas det en redogörelse över förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag. Om förslaget inte får någon påverkan på konkurrensförhållandena ska det anges och motiveras.

Enligt Regelrådet är redovisningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag bristfällig.

## Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen anges det att den föreslagna beloppsbegränsningen för särskilda dragningsrätter om 400 000 kan medföra positiva effekter för försäkringsbolag då en beloppsbegränsning underlättar företagens riskberäkningar.

Enligt Regelrådet är redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

## Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I remissen saknas det en redogörelse för om särskilda hänsyn till små företag har tagits vid reglernas utformning. Om det inte finns behov av särskilda hänsyn till små företag ska det anges och motiveras.

Enligt Regelrådet är redovisningen av om särskilda hänsyn till små företag har tagits vid reglernas utformning bristfällig.

## Sammantagen bedömning

Enligt Regelrådet är redovisningen av förslagets effekter vad gäller förändringarna av regressrätten godtagbar. Redogörelsen av företagens effekter till följd av övriga delar av förslaget är dock enligt Regelrådet bristfällig. Även om företagen redan idag tillämpar de föreslagna reglerna i stor utsträckning bör effekterna av författningsförändringarna anges. Även redovisningarna av förslagets överensstämmelse med EU-rätten, alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd, behov av speciella informationsinsatser, förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag, berörda företags storlek och redovisningen av särskilda hänsyn till små företag är enligt Regelrådet bristfälliga.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist ordförande, Eleonor Kristoffersson och Samuel Engblom. Ärendet föredrogs av Nils Edvall.



Pernilla Lundqvist  
Ordförande



Nils Edvall  
Föredragande