



Salma 16/3

Regelrådet Regelrådet &lt;regelradet@regelradet.se&gt;

**SV: konsekvensutredning och föreskriftsförslag**

1 meddelande

**Gustafsson Brandt Jenny** <Jenny.GustafssonBrandt@transportstyrelsen.se>

7 mars 2016

13:26

Till: Regelrådet &lt;regelradet@regelradet.se&gt;

Hej!  
det går bra!  
tack.

Vänliga Hälsningar

/ Jenny

---

**Från:** Regelrådet [mailto:regelradet@regelradet.se]**Skickat:** den 7 mars 2016 13:26**Till:** Gustafsson Brandt Jenny**Ämne:** Re: konsekvensutredning och föreskriftsförslag

Hej

Regelrådet sammanträder varannan vecka och nästa möte hålls den 16 mars. Går det att senarelägga svarsdatum till det datumet? Då får ni svar elektroniskt på eftermiddagen.

Vänliga hälsningar

Ingrid Sundin

**Regelrådet, Box 4044, 102 61 Stockholm**

www.regelradet.se

regelradet@regelradet.se

**Regelrådet har övergått till att enbart skicka elektroniska remissvar.**

Den 7 mars 2016 13:08 skrev Gustafsson Brandt Jenny  
<Jenny.GustafssonBrandt@transportstyrelsen.se>:

Hej!

översänder härmed handlingar, föreskriftsförslag och konsekvensutredning gällande en ändringsföreskrift.

Jag missade tyvärr att skicka till er när jag sände ut handlingarna till remissinstanserna. Jag ber om ursäkt för det.

Materialet finns även här: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-rorande-jvsfs-20051-foreskrift-om-tilltrade-till-jarnvagsinfrastruktur-och-relaterade-jarnvagstjanster/>

Vänliga Hälsningar

**Jenny Gustafsson Brandt**

Utredare

Väg- och järnvägsavdelningen

Direkt: 010-495 55 83

Sms: 0767-21 13 76

**Transportstyrelsen**

601 73 Norrköping

[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Telefon: 0771-503 503

Tänk på miljön innan du skriver ut din e-post | Think before you print

Enligt sändlista

## **Remiss rörande JvSFS 2005:1 Föreskrift om tillträde till järnvägsinfrastruktur och relaterade järnvägstjänster**

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag på ändringsföreskrifter för Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Föreskrifterna föreslås ändras för innehållet i Järnvägsnätsbeskrivningen.

Ett helt nytt område föreslås för de så kallade tidsfristerna för ansökan om tjänst.

Slutligen föreslås ett förtydligande av 5 kapitel 2 a § järnvägsförordningen (2004:526).

### **Om föreskriftsförslagen**

I juni 2015 införlivades det så kallade SERA-direktivet (2012/34/EU) i svensk järnvägslagstiftning. Som en följd av detta behöver JvSFS 2005:1 uppdateras.

Ändringarna handlar om att föra in de förändringar för innehåll i järnvägsnätsbeskrivningen som direktivet kräver. Dessutom tillkommer ett nytt område, tidsfrister för ansökan om tjänst. Transportstyrelsen har även valt att göra ett förtydligande av 5 kap. 2 a § järnvägsförordningen, då lydelsen anses otydligt.

Ändringarna i föreskrifterna är gulmarkerade för att tydliggöra att vissa ändringar endast är mindre, språkliga ändringar.

Tidsfrister för ansökan om tjänst är det område som har varit mest utmanande att reglera. Transportstyrelsen är därför intresserad av att få in konstruktiva synpunkter på regleringen.

**Remissvar**

Ni ges här tillfälle att komma in med synpunkter på bifogade förslag till föreskrifter och konsekvensutredning. Förslaget finns på Transportstyrelsens hemsida <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter skickas företrädevis via e-post till [jarnvag@transportstyrelsen.se](mailto:jarnvag@transportstyrelsen.se) eller till:

Transportstyrelsen  
Väg- och järnvägsavdelningen  
Box 267  
781 23 Borlänge

Synpunkter ska ha kommit in senast den **9 mars 2016**. Vänligen ange TSF 2015-92 i remissvaret

**Kontaktpersoner**

Jenny Gustafsson Brandt, utredare, enheten för verksamhetsutveckling och stöd, sektion marknadstillsyn, Transportstyrelsen Tel: 010-495 55 83, [jenny.gustafssonbrandt@transportstyrelsen.se](mailto:jenny.gustafssonbrandt@transportstyrelsen.se)

Sofie Mååg, jurist, väg- och järnvägsavdelningen, Transportstyrelsen Tel: 010-495 56 57, [sofie.maag@transportstyrelsen.se](mailto:sofie.maag@transportstyrelsen.se)

Bilagor

Förslag till föreskrifter  
Konsekvensutredning

Sändlista

Med vänlig hälsning

Lena Ersson  
Enhetschef, enhet Juridik

## *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 inlandshamnanläggningar 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 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 tågplaneprocessen och förfaranden för den planerade tågplaneprocessen 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 tågägen 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.





## Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket  
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

[SERIE]

Transportstyrelsen föreskriver<sup>1</sup> med stöd av 1 kap. 2 § och 5 kap. 10 §  
järnvägsförordningen (2004:526)

[Underserie]

*dels* att rubriken till Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om  
tillträde till järnvägsinfrastruktur samt 1, 2, 4, 7, 10–13, 21 och 30 §§ i  
föreskrifterna ska ha följande lydelse,

*dels* att det i föreskrifterna ska införas fem nya paragrafer, 7 a, 21 a, 41 a  
och 41 b §§ samt närmast före 41 a och 41 b §§ två nya rubriker av följande  
lydelse.

## Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur;

### Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om beskrivning av  
järnvägsnät, tilldelning av infrastrukturkapacitet och bestämmelser om  
tillträde till tjänster.

### Definitioner

2 § De beteckningar som används i föreskrifterna har samma betydelse  
som i järnvägslagen (2004:519) och järnvägsförordningen (2004:526). I  
övrigt har följande begrepp nedan angiven betydelse.

ad hoc-ansökningar                      ansökningar i enlighet med 6 kap. 16 § järnvägslagen  
ansökningar                              (2004:519)

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012  
om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

arbetsfordon	järnvägsfordon för vilka infrastrukturförvaltaren – utifrån sin infrastruktur – har beslutat att de ska användas för banarbeten och därmed följa infrastrukturförvaltarens särskilda bestämmelser för arbetsfordon,
internationella tåglägen	den svenska delen av tåglägen som sträcker sig över flera länder
planeringsprocessen	den process som bedrivs hos en infrastrukturförvaltare för framtagande av en tågplan

## Beskrivning av järnvägsnätet

### Innehåll i beskrivning av järnvägsnät

- 4 § En beskrivning av järnvägsnät ska innehålla information om
1. infrastrukturen enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519),
  2. villkor för att nyttja infrastrukturen enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen,
  3. reserverad infrastruktur enligt 6 kap. 3 § järnvägslagen,
  4. datum och tidsfrister m.m. för planeringsprocessen,
  5. infrastrukturförvaltarens samarbete enligt 6 kap. 4 § järnvägslagen,
  6. preliminära tåglägen för internationell trafik enligt 5 kap. 6 § järnvägsförordningen (2004:526),
  7. ansökningar om tåglägen, nationella som internationella, enligt 6 kap. 7 § järnvägslagen,
  8. ad hoc-ansökningar om tåglägen, nationella som internationella, enligt 6 kap. 16 § järnvägslagen,
  9. tjänster enligt 6 kap. 23–23 c §§ järnvägslagen,
  10. avgifter enligt 7 kap. järnvägslagen,
  11. samordning enligt 6 kap. 10 § järnvägslagen,
  12. tvistlösning enligt 6 kap. 12 § järnvägslagen,
  13. överbelastad infrastruktur enligt 6 kap. 13 § järnvägslagen,
  14. prioriteringskriterier enligt 6 kap. 3 och 15 §§ järnvägslagen,
  15. kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 kap. 6 § järnvägslagen,
  16. störningar, röjnings- och nödsituationer enligt 6 kap. 17 och 18 §§ järnvägslagen,
  17. nyttjandegrad enligt 6 kap. 20 § järnvägslagen,
  18. ramavtal enligt 6 kap. 21 § järnvägslagen, och
  19. övrig relevant information som behövs för tilldelning av infrastrukturkapacitet.
  20. krav på sökande som ställts i enlighet med Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 870/2014 av den 11 augusti 2014 om kriterier för sökande för järnvägsinfrastrukturens kapacitet i den ursprungliga lydelsen
  21. ansökan om licens, säkerhetsintyg och nationellt trafik-säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 2–4 §§ järnvägslagen (2004:519).

22. förfarande för hänskjutning av tvister till och begäran om fastställande av villkor i trafikeringsavtal av Transportstyrelsen enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen.

Infrastrukturförvaltare kan upprätta beskrivning av järnvägsnät gemensamt. Varje infrastrukturförvaltare ansvarar för sin del i den gemensamma beskrivningen av järnvägsnäten.

**7 §** Av informationen om datum och tidsfrister m.m. för planeringsprocessen enligt 4 § punkt 4 ska framgå

- a) datum, med hänsyn till 5 kap. 4 § järnvägsförordningen (2004:526), för när tågplanen börjar gälla respektive slutar,
- b) datum för när ansökan om tåglägen, nationella som internationella, senast ska ha lämnats in,
- c) datum för när förslaget till tågplan enligt 27 § kommer att skickas ut,
- d) datum för när yttranden senast ska lämnas till infrastrukturförvaltaren på förslaget till tågplan enligt 27 §,
- e) datum för när beslut om tågplan kommer att fattas,
- f) datum för när beslut om tågplan kommer att skickas ut,
- g) datum för när beslut om tågplan kommer att offentliggöras,
- h) närmare angivelse när trafikeringsavtal kommer att förhandlas med berörda parter, och
- i) övriga datum och tidsfrister som enligt infrastrukturförvaltaren behövs för kapacitetstilldelningen.

**7 a §** Utöver datum och tidsfrister för planeringsprocessen ska meddelas

- a) hur beslut om tågplan kommer att offentliggöras,
- b) förfaranden och kontaktvägar för tågplaneprocessen.
- c) förfaranden för oförutsedda underhållsarbeten

**10 §** Av informationen om ansökningar om tåglägen, nationella som internationella, enligt 4 § punkt 7 ska framgå

- a) vilka uppgifter ansökan ska innehålla,
  - b) hur sökanden ska ange vilka av uppgifterna i punkt a) som är väsentliga för deras del, och
  - c) vilken adress ansökan ska skickas till.
- Avsnittet ska även innehålla en mall för ansökningar om kapacitet.

**11 §** Av informationen om ad hoc-ansökningar om tåglägen, nationella som internationella, enligt 4 § punkt 8 ska framgå

- a) vilka uppgifter ad hoc-ansökan ska innehålla,
- b) vilken adress ad hoc-ansökan ska skickas till, och
- c) närmare angivelse när komplettering av gällande eller nytt trafikeringsavtal senast måste vara upprättat.

Avsnittet ska även innehålla en mall för ansökningar om kapacitet.

**12 §** Av informationen om tjänster enligt 4 § punkt 9 ska framgå

- a) vilka tjänster som tillhandahålls av infrastrukturförvaltaren,
- b) vilka tjänster som finns i anslutning till infrastrukturen och som tillhandahålls av någon annan än en infrastrukturförvaltare, och
- c) vem som tillhandahåller tjänsterna i punkt b).

**13 §<sup>2</sup>** Av informationen om avgifter enligt 4 § punkt 10 ska framgå

a) närmare angivelse av metoder och bestämmelser som används vid beräkning av kostnader för nyttjande av järnvägsinfrastruktur, miljö- och olyckskostnader samt extra avgifter, särskilda avgifter och rabatter,

b) respektive avgift och rabatt som gäller utifrån vad som redovisats i punkt a) med undantag för extra avgifter och särskilda avgifter,

c) uppgifter om kommande avgiftsändringar i form av redan beslutade avgiftsändringar och sådana som kan förutses för de följande fem åren,

d) kriterierna för och förfarandet vid förhandling av särskild avgift, och

e) vem som anmäler till Transportstyrelsen att förhandling om särskild avgift kommer att inledas.

**21 §** Om infrastrukturförvaltaren tillämpar ramavtal ska beskrivning av järnvägsnätet innehålla ett modellavtal enligt 4 § punkt 18.

**21 a §** Den information som avses i 4 § punkt 21–22 kan ersättas med en hänvisning till Transportstyrelsens hemsida.

## **Tilldelning av infrastrukturkapacitet**

### **Twistlösning**

**30 §** Twistlösning enligt 6 kap. 12 § järnvägslagen (2004:519) ska avslutas inom tio arbetsdagar från det att sökanden har begärt twistlösning.

### **Tillhandahållande av tjänster**

#### **Rimlig tidsfrist**

**41 a §** Tjänsteleverantören ska besvara en ansökan om en grundläggande tjänst inom en rimlig tidsfrist enligt 6 kap. 23 a § järnvägslagen (2004:519). Detta innebär att ansökan ska besvaras utan dröjsmål men inte senare än inom en månad från det att ansökan är fullständig.

#### **Information om anläggningar för tjänster**

**41 b §** Tjänsteleverantör ska årligen meddela berörda infrastrukturförvaltare om ändringar av den information som har lämnats enligt 5 kap. 2 a § järnvägsförordningen (2004:526).

1. Denna författning träder i kraft den 1 juni 2016.
2. Bestämmelserna i 4–21 a §§ tillämpas för första gången den 10 december 2016.

<sup>2</sup> Senaste lydelse JvSFS 2008:18

## Konsekvensutredning – Transportstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur och relaterade järnvägstjänster

Transportstyrelsen föreslår ändring i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur med anledning av Sveriges införlivande av direktiv 2012/34/EU<sup>1</sup>. Ändringen gäller innehållet i järnvägsnätsbeskrivningen och tillträde till järnvägsnära tjänster.

### 1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

#### Tidsfrister för ansökan om grundläggande tjänster

Artikel 13 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet) som gäller villkor för tillträde till tjänster har utökats i förhållande till vad som reglerades i artikel 5 i direktiv 2001/14/EG. Tillträde till tjänster har i svensk rätt endast reglerats i järnvägslagen (2004:519). Med anledning av det utökade kraven i SERA-direktivet på detta område ser Transportstyrelsen nu behov av att reglera tillträde till tjänster som direktivet kräver även i Transportstyrelsens föreskrifter. Transportstyrelsen anser att det är lämpligt att föra in dessa bestämmelser i redan gällande föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1). Enligt artikel 13.4 SERA-direktivet ska ett järnvägsföretags begäran om tillträde till och tillhandahållande av tjänster inom den anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II besvaras av tjänsteleverantörerna inom en rimlig tidsfrist som ska fastställas av regleringsorganet. Det är endast de tjänster som räknas upp i punkt 2 i bilaga II som omfattas av krav på svar inom rimlig tidsfrist. Artikel 13.4 har införts i svensk rätt i 6 kap. 23 och 23a §§ järnvägslagen med rätt för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om tjänster och förfarandet för tillhandahållande av tjänster (5 kap. 10 § 8 järnvägsförordningen (2004:526). Tjänsterna i punkt 2 i bilagan benämns som grundläggande tjänster i järnvägslagen och räknas upp i 6 kap. 23 §. Enligt direktivet ska regleringsorganet (Transportstyrelsen) fastställa en rimlig tidsfrist.

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

### **Information om anläggningar för tjänster**

I artikel 27 och i bilaga IV till SERA-direktivet anges vilken information en infrastrukturförvaltare ska publicera i en järnvägsnätsbeskrivning. Ändringar i föreskrifterna med anledning av ändringar i bilaga IV redovisas närmare nedan, men i en ny punkt (punkt 6) i bilagan anges att järnvägsnätsbeskrivningen ska innehålla 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 tillträde till tjänsteanläggningen och tillhandahållande av tjänster till järnvägsnätsbeskrivningen.

I svensk rätt har i 5 kap. 2 a § i järnvägsförordningen införts att tjänsteleverantörerna ska lämna information om sina anläggningar för tjänster till Trafikverket och till infrastrukturförvaltaren för det järnvägsnät som anläggningen finns i anslutning till. Det föreskrivs även vilken information som ska lämnas men inte när den ska lämnas och hur uppdatering av information ska hanteras.

### **Övrig reglering avseende tjänster**

Transportstyrelsen väljer att inte föreslå ytterligare reglering för tjänster utöver tidsfristen och informationen eftersom EU-kommissionen enligt artikel 13.9 får 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. Kommissionen har aviserat att arbetet med framtagandet av denna genomförandeakt kommer att påbörjas under 2016. Transportstyrelsen anser därför att det är bättre att vänta tills arbetet med en eventuell genomförandeakt om tjänster är avslutat för att därefter bedöma vilka ytterligare föreskrifter som behövs på nationell nivå. Vid det tillfället kommer Transportstyrelsen att ta ett större grepp och se över hela föreskrifternas innehåll och troligen skriva en ny grundföreskrift.

### **Järnvägsnätsbeskrivningen**

Enligt artikel 27 i SERA-direktivet ska infrastrukturförvaltaren upprätta en järnvägsnätsbeskrivning som ska ge sökanden den information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet. Innehållet regleras närmare i bilaga IV i SERA-direktivet som har utökats i förhållande till bilaga I i direktiv 2001/14/EG. Detta innebär att JvSFS 2005:1 behöver uppdateras t.ex. vad gäller:

- hur sökande kan begära en tvist eller fastställa villkoren i ett trafikeringsavtal hos Transportstyrelsen<sup>2</sup>,
- kontaktvägar för tågplaneprocessen,
- mall för ansökningar om kapacitet,
- mall för ramavtal, och
- principer om metoder för oförutsedda underhållsarbeten.

Slutligen behöver föreskrifterna med anledning av ändringar i järnvägslagen hänvisa till enbart sökande istället för som idag specificerat till ”järnvägsföretag och auktoriserade sökande” då den senare tillståndsformen har avskaffats.

## **2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?**

Medlemsländerna är ansvariga att införa EU-rätten i sin lagstiftning. EU-kommissionen ska övervaka att EU-rätten tillämpas korrekt. Om ett medlemsland inte följer EU-rätten kan kommissionen inleda ett överträdelseförfarande för att försöka lösa problemet. Om det inte lyckas kan kommissionen föra ärendet vidare till EU-domstolen och väcka talan om fördragsbrott.

De bestämmelser som Transportstyrelsen nu inför är i huvudsak sådana som krävs för att föreskrifterna ska överensstämma med SERA-direktivet.

Vad gäller uppdatering av den information som tjänsteleverantörer ska lämna enligt 5 kap. 2 a § järnvägsförordningen, anges inte i SERA-direktivet något särskilt krav på med vilken intervall uppdatering ska ske. Som förordningen är utformad i dagsläget är det svårtolkat vad som gäller. Paragrafen kan tolkas som att informationen hela tiden måste hållas uppdaterad. Om Transportstyrelsen inte föreskriver något om tidsintervall innebär det att uppdatering bör ske löpande, något som kan vara betungande för tjänsteleverantörerna.

## **3 Vad ska uppnås?**

Vad gäller bestämmelserna om tjänster syftar dessa till att garantera att alla som avser att bedriva järnvägstrafik på ett visst nät har tillträde till detta och till de anläggningar där tjänsterna tillhandahålls, dvs. både tillträde till spåren i anläggningen och till de tjänster som tillhandahålls i anläggningen. Den tidsgräns som ska regleras är till för att säkerställa att samtliga sökanden får svar på sin ansökan om tjänst på ett icke-diskriminerande sätt inom rimlig tid.

---

<sup>2</sup> Denna skrivning kommer från 8 kap. 9 § järnvägslagen. I bilaga IV punkt 5 i SERA-direktivet benämns det som tvistlösning och överklagande.

Förtydligandena av vad en järnvägsnätsbeskrivning ska innehålla syftar till att sökanden ska få den information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet.

## **4 Vilka möjliga lösningar finns?**

### **4.1 Alternativ som inte innebär reglering**

SERA-direktivet är sedan den 1 juli 2015 införlivat i den svenska järnvägslagen. Nuvarande föreskrifter behöver ändras för att stämma överens med kraven i SERA-direktivet. Det bedöms inte finnas någon möjlighet att avstå från en justering av föreskrifterna eftersom det skulle innebära att den svenska lagstiftningen inte överensstämmer med SERA-direktivet.

### **Tidsfrister för ansökan om grundläggande tjänster**

Enligt artikel 13 i SERA-direktivet ska regleringsorganet fastställa en rimlig tidsfrist för ansökan om grundläggande tjänst. Ett alternativ skulle t.ex. kunna vara att Transportstyrelsen endast publicerar vägledning om vad Transportstyrelsen anser är en rimlig tidsfrist. Direktivet kräver inte nationella föreskrifter, men Transportstyrelsen anser att för att kunna fastställa tidsfristen och för att detta ska bli bindande för alla tjänsteleverantörer så behövs föreskrifter.

### **Information om anläggningar för tjänster**

Vad gäller uppdatering av den information som tjänsteleverantörer ska lämna enligt 5 kap. 2 a § järnvägsförordningen, anges inte i SERA-direktivet något särskilt krav på med vilken intervall uppdatering ska ske. Ett alternativ skulle därför kunna vara att inte reglera närmare med vilken intervall som uppdatering av informationen ska ske. Som förordningen är utformad i dagsläget är det svårtolkat vad som gäller. Paragrafen kan tolkas som att informationen hela tiden måste hållas uppdaterad hela tiden. Om Transportstyrelsen inte föreskriver något om tidsintervall riskerar därför tjänsteleverantörerna att tolka reglerna olika. Något som kan vara onödigt betungande för tjänsteleverantörerna.

### **Järnvägsnätsbeskrivningen**

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering för detta område. Sverige är ansvarig för att införa EU-rätten och om Transportstyrelsen inte för in de ändringar för innehåll i järnvägsnätsbeskrivningen som SERA-direktivet inför uppstår en diskrepans mellan föreskrifterna och direktivet.



## 4.2 Regleringsalternativ

### Tidsfrister för ansökan om grundläggande tjänster

Transportstyrelsen har haft en dialog med den referensgrupp som tillsatts för föreskriftsarbetet och konstaterar att reglera, utan att skapa inlåsnings effekter på en redan konkurrensutsatt marknad är svårt. Det finns tjänster som måste kunna utföras mycket snabbt, så som avisningar, felavhjälpning, lagning av faciliteter etc. Dessa måste även fortsättningsvis kunna hanteras mycket snabbt. Det finns andra tjänster som har längre tidshorisont och kräver mycket planering, t.ex. löpande underhåll av fordonsflotta.

#### Alternativ 1

Ett alternativ är att ange samma tidsfrist för samtliga tjänster. Detta tar bort behovet av att specificera en rimlig tidsfrist för respektive tjänst eller företag, vilket vi under alternativ 2 och 3 konstaterar är mycket svårt.

Det kan upplevas som trubbigt att bara ange en tidsfrist för att besvara en ansökan oavsett den typ av tjänst som är aktuell. Det är rimligt att vissa ansökningar om tjänster går snabbare att besvara än andra. Ett alternativ är därför att tjänsteleverantören besvarar en ansökan om en grundläggande tjänst utan dröjsmål men inte senare än inom en månad från det att ansökan är fullständig. En ansökan är att betrakta som fullständig när den innehåller de av tjänsteleverantören på förhand för tjänsten uppställda uppgifter.

Transportstyrelsen avser med begreppet ”utan dröjsmål” att snabba tjänster ska hanteras omgående och inte behöver ta en månad. Komplexa ansökningar kräver dock mer arbete av sökande och tjänsteleverantören innan ansökan kan anses vara komplett och tjänsteleverantören kan därefter behöva upp till en månad, t.ex. för inventering av resurser, för att kunna besvara även en komplett ansökan.

För att ge utrymme till tjänsteleverantörerna att begära komplettering för att kunna behandla ansökan inträder kravet på tidsfristen först när en ansökan är fullständig. Transportstyrelsen anser att en ansökan t.ex. i de enklaste fallen redan kan vara fullständig genom ett telefonsamtal mellan berörda parter. Det är dock rimligt att mer uppgifter krävs för att kunna avgöra vilken tjänst som begärs i de mer komplexa fallen.

Då den svenska marknaden redan bygger på konkurrens anser Transportstyrelsen att någon närmre reglering än nyss nämnda inte behövs i dagsläget. Transportstyrelsen avser dock att bevaka området framöver och kommer att utvärdera om ytterligare reglering krävs.

Detta alternativ ger minst administrativa och finansiella kostnader för branschen. Det är viktigt att regleringen inte skapar inlåsnings effekter på tjänstemarknaden då den redan idag är baserad på konkurrens.

### **Alternativ 2**

Ett annat alternativ skulle kunna vara att ha olika tidsfrister för olika typer av tjänster eller beroende på företagets storlek (tjänsteleverantören).

Vad gäller olika tidsfrister för olika typer av tjänster skulle en kortare tidsfrist kunna tänkas för de tjänster som tjänsteleverantören informerar om enligt 5 kap. 2 a § järnvägsförordningen. Detta eftersom dessa tjänster kan ses som en katalog av tillgängliga tjänster som tjänsteleverantören har möjlighet att erbjuda, till skillnad från tjänster som avviker från standardutbudet. Det kan då krävas att tjänsteleverantören behöver mer tid för att undersöka möjligheten att tillhandahålla den tjänsten med hänsyn till t.ex. befintliga resurser, tillgängliga leverantörer och utformningen av anläggningen.

Nackdelen med en sådan indelning är att det finns en risk att tjänsteleverantörerna är restriktiva med vilka tjänster som de informerar om pga. risken att inte klara den kortare tidsfristen. Detta skulle kunna försämra transparensen på tjänstemarknaden.

En annan möjlig indelning skulle kunna vara en kortare respektive längre tidsfrist beroende på tjänsteleverantörens storlek. Det kan argumenteras att större tjänsteleverantörer har lättare att avsätta resurser för att snabbt besvara en ansökan. Samtidigt kan det sägas att en mindre tjänsteleverantör har möjlighet att snabbare överblicka den tillgängliga kapaciteten och därmed snabbare kunna besvara en ansökan. Vi anser därför att det inte är möjligt att göra en indelning beroende på tjänsteleverantörens storlek.

Sammanfattningsvis förordas inte detta alternativ för att det kan leda till en försämrad transparens på tjänstemarknaden.

### **Alternativ 3**

Tjänster är i många fall nära kopplade till infrastrukturkapaciteten. Ett alternativ vore därför att tidsgränserna kopplades till kapacitetstilldelningsprocessen på så sätt att en tidsgräns gäller för tjänster som ansöks i anslutning till att årliga tåglägen söks. En annan tidsgräns (fem dagar) skulle därefter gälla i likhet med förfarandet för ad hoc ansökningar (ansökning om kapacitet utanför den årliga kapacitetstilldelningsprocessen).

Nackdelen med detta förfarande är att processen blir väldigt låst. Alla ansökningar utanför den årliga processen skulle därmed behöva besvaras inom fem dagar. Detta återspeglar inte tjänstemarknadens behov av flexibilitet och inte heller den spännvidd som finns i tjänsternas komplexitet.

Det är svårt att säga hur t.ex. längre ramavtal om underhåll av fordonsflotta skulle passa in i denna modell.

Sammanfattningsvis förordas inte detta alternativ därför att det bedöms medföra stora kostnader, både administrativt och finansiellt.

### **Information om anläggningar för tjänster**

Vad gäller den information som tjänstetillhandahållaren ska lämna till Trafikverket och eventuell annan angränsande infrastrukturförvaltare enligt 5 kap. 2 a § järnvägsförordningen finns inget krav på hur ofta informationen ska uppdateras.

Järnvägsförordningen kan i 5 kap. 2 a § tolkas som att tjänsteleverantörerna löpande ska lämna information om ändringar till Trafikverket och eventuell annan angränsande infrastrukturförvaltare. Det skapar otydlighet för branschen och riskerar därför att tjänsteleverantörerna tolkar reglerna olika. Något som kan vara onödigt betungande för tjänsteleverantörerna.

Transportstyrelsen vill genom att bryta ner förordningens text i aktuella föreskrifter förtydliga lagstiftarens intentioner.

Detta gäller främst för de fall tjänsteleverantören skickar detaljerad information till infrastrukturförvaltarna. I det fall tjänsteleverantören endast har skickat en länk till en webbsida blir frågan bara aktuell i de fall länken ska uppdateras.

### **Alternativ 1**

Detta alternativ innebär en årlig uppdatering av eventuella ändringar. Det ses som minst betungande för branschen om eventuella ändringar förs in då ny järnvägsnätsbeskrivning tas fram.

Nackdelen med detta alternativ är att järnvägsnätsbeskrivningen inte löpande är uppdaterad, då ändringarna inte förs in när de sker, utan endast en gång om året.

Detta alternativ uppskattas göra det lättare att ansöka om en tjänst, då all information finns på ett ställe.

### **Alternativ 2**

Detta alternativ är att uppdatering vid ändring sker löpande. Detta bedöms som betungande för branschen både administrativt och finansiellt.

Alternativet kan medföra att det är svårare för den som ska söka tjänst, då informationen finns på flera ställen, både i järnvägsnätsbeskrivning och eventuellt i avvikelsemeddelanden.

Även för infrastrukturförvaltare är detta alternativ betungande, då ändringar medför järnvägsnätsbeskrivningen måste uppdateras löpande.

Fördelen med detta alternativ är att informationen om tjänster är uppdaterad i järnvägsnätsbeskrivningen.

Sammanfattningsvis förordar vi inte detta alternativ därför att det bedöms som betungande, både administrativt och finansiellt för branschen och infrastrukturförvaltare.

### **Järnvägsnätsbeskrivningen**

Bilaga IV innehåller vad som ska ingå i en järnvägsnätsbeskrivning. Medlemsstaterna har utöver detta möjligheter att föreskriva om ytterligare krav på innehåll. Transportstyrelsen anser att det inte finns behov av ytterligare krav utöver de som krävs enligt bilagan och nu gällande föreskrift. Avvägandet är baserat på att Transportstyrelsen i sin tillsyn inte hittat något som tyder på att fler områden behöver regleras. Transportstyrelsen har redan en mer omfattande reglering av innehållet i järnvägsnätsbeskrivningen än vad som anges i bilaga IV.

## **5 Samhällsekonomisk analys**

### **5.1 Företag**

Transportstyrelsen har inrättat en referensgrupp med relevanta aktörer på marknaden. Referensgruppen består av representanter från Trafikverket, Jernhusen, Branschföreningen Tågoperatörerna, Göteborgs hamn och EuroMaint.

#### **5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?**

#### **Tidsfrister för ansökan om grundläggande tjänster**

I dagsläget berörs ca 50 tjänsteleverantörer som har anläggningar för grundläggande tjänster av kravet på att besvara en ansökan inom en viss tidsfrist. I de fall en tjänsteleverantör tillhandahåller en tjänst i en annan tjänsteleverantörs anläggning omfattas även dessa av kravet på tidsfrist.

Som exempel på stora tjänsteleverantörer kan nämnas Jernhusen, Euromaint och Trafikverket. Enligt definitionen på små och medelstora företag (SMF/SME)<sup>3</sup> är övriga tjänsteleverantörer, så som hamnar och godsterminaler i privat eller kommunal regi, att betraktas som små – och medelstora. Även Göteborgshamn som omsätter mer än 50 miljoner EUR per år är att betrakta som SMF då de endast har 120 anställda.

Antal företag som berörs ändras inte beroende på vilket alternativ som väljs.

---

<sup>3</sup> Kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

**Information om anläggningar för tjänster**

Totalt handlar det om ca 50 tjänsteleverantörer som berörs av kravet att lämna information om anläggningen till Trafikverket och angränsande infrastrukturförvaltare för det egna järnvägsnätet.

Som exempel på stor tjänsteleverantör kan nämnas Jernhusen, Euromaint och Trafikverket. Enligt definitionen på SMF/SME<sup>4</sup> är övriga tjänsteleverantörer, så som hamnar och godsterminaler i privat eller kommunal regi, att betraktas som små – och medelstora. Även Göteborgshamn som omsätter mer än 50 miljoner EUR per år är att betrakta som SMF då de endast har 120 anställda.

Antal företag som berörs ändras inte beroende på vilket alternativ som väljs.

**Järnvägsnätsbeskrivningen**

Totalt handlar det om uppemot 80 infrastrukturförvaltare. T.ex. Trafikverket, Öresundsbron, A-Train, Inlandsbanan och de kommuner som har järnvägsinfrastruktur.

Det finns i dagsläget fyra stora infrastrukturförvaltare. Resten är att betrakta som små.

Antal företag som berörs ändras inte beroende på vilket alternativ som väljs.

**5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?<sup>5</sup>****Tidsfrister för ansökan om grundläggande tjänster****Alternativ 1**

Redan idag hanteras ansökningar om tjänst av tjänsteleverantörerna. Det som är nytt med förslaget är att ansökan ska behandlas utan dröjsmål eller senast inom en månad. Den ökade tidsåtgång som förslaget eventuellt kan innebära är om det behövs tas fram interna rutiner för ansökningsprocessen och riktlinjer för när en ansökan ska anses komplett.

Tidsåtgången för detta uppskattas inte överskrida 40 arbetstimmar utifrån att ansökningar redan idag hanteras. Den administrativa kostnaden räknas ut genom formel: antal företag x frekvens x (tid x lön + externa kostnader).

Det ger:  $50 \times 1 \times (40 \text{ h} \times 357 \text{ kr} + 0) = 714\,000 \text{ kr}$ .

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Lönekostnad för hela avsnitt 5.1.2 är beräknad genom SCB – genomsnittlig månadslön och lönespridning, tjänstemän privat sektor. SSK 242, samt arbetsgivaravgifter 2015 års nivå från Skatteverket

Kostnaden för det enskilda företaget beräknas till 14 280 kr.

Detta bör vara en engångskostnad. Kostnaderna för att hålla dokumentet uppdaterat bedöms vara försumbara.

### **Alternativ 2**

Kostnaden för detta förslag är precis som ovan:

Den administrativa kostnaden räknas ut genom formel: antal företag x frekvens x (tid x lön + externa kostnader).

Det ger:  $50 \times 1 \times (40 \text{ h} \times 357 \text{ kr} + 0) = 714\,000 \text{ kr}$ .

Kostnaden för det enskilda företaget beräknas till 14 280 kr.

Förutom denna kostnad ställs i detta alternativ större krav på uppdatering av den internrutinen då alternativet är kopplat till järnvägsförordningen 5 kap. 2 a § och därför kan behöva ändras när informationen uppdateras.

Denna kostnad är årlig och beräknas enligt följande:

$20 \text{ h} \times 357 \text{ kr} = 7\,140 \text{ kr}$  per företag

### **Alternativ 3**

Även i detta alternativ medför förslaget att en intern rutin tas fram och beskrivs som ovan:

Tidsåtgången för detta uppskattas inte överskrida 40 arbetstimmar utifrån att ansökningar redan idag hanteras. Den administrativa kostnaden räknas ut genom formel: antal företag x frekvens x (tid x lön + externa kostnader).

Det ger:  $50 \times 1 \times (40 \text{ h} \times 357 \text{ kr} + 0) = 714\,000 \text{ kr}$ .

Kostnaden för det enskilda företaget beräknas till 14 280 kr.

### **Information om anläggningar för tjänster**

#### **Alternativ 1**

Detta alternativ innebär en årlig uppdatering i de fall informationen har ändrats. Uppskattat till en ringa kostnad.

Den administrativa kostnaden räknas ut genom formel: antal företag x frekvens x (tid x lön + externa kostnader). Det ger  $50 \times 1 \times (10 \text{ h} \times 357 \text{ kr} + 0) = 178\,500 \text{ kr}$ .

Kostnaden för det enskilda företaget beräknas till 3 570 kr.

#### **Alternativ 2**

Detta alternativ innebär en eventuell större administrativ kostnad, då det ställer krav på kontinuerliga uppdateringar vid ändringar. Detta kan innebära något större kostnader än alternativ 1.

Den årliga kostnaden blir som ovan:  $50 \times 1 \times (10 \text{ h} \times 357 \text{ kr} + 0) = 178\,500$  kr.

Kostnaden för det enskilda företaget beräknas till 3 570 kr.

Varje eventuell uppdatering beräknas kosta:

$50 \times 1 (5 \text{ h} \times 357 \text{ kr} + 0) = 89\,250$  kr

Kostnaden för det enskilda företaget beräknas till 1785 kr per eventuell uppdatering.

### **Järnvägsnätsbeskrivningen**

Vad gäller de nya kraven på innehåll i järnvägsnätsbeskrivning kommer de administrativa kostnaderna att öka. Det rör sig om en engångskostnad, då innehållet i järnvägsnätsbeskrivningen för de flesta infrastrukturförvaltare inte förändras i så stor utsträckning över tid. Den kostnaden som beräknas nedan är för det fall en järnvägsnätsbeskrivning upprättas för första gången. Om en järnvägsnätsbeskrivning redan finns beräknas kostnaden vara försumbar då det rör sig om små områden som måste kompletteras.

I de fall en järnvägsnätsbeskrivning måste tas fram beräknas kostnaderna till:  $80 \times (40 \text{ h} \times 357 \text{ kr} + 0) = 1\,142\,400$  kr

Kostnaden för det enskilda företaget beräknas till 14 280 kr

I beräkningarna för järnvägsnätsbeskrivning finns ett visst mått av osäkerhet, då vi inte vet exakt hur många företag som idag har en framtagen järnvägsnätsbeskrivning.

Det nya kravet på infrastrukturförvaltare att ta fram en mall för ansökan om kapacitet bedöms också som en engångskostnad. Vad gäller framtagande av denna mall bedöms för de stora infrastrukturförvaltarna som till exempel Trafikverket ingen kostnad uppstå, då de redan tillhandahåller en mall för ansökan om kapacitet.

Det ger:  $76 \times (40 \text{ h} \times 357 \text{ kr}) = 1\,085\,280$  kr.

Kostnaden per infrastrukturförvaltare, borträknat Trafikverket, IBAB, A-train och Öresundsbrokonsortiet beräknas till 14 280 kr.

- 5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

#### **Tidsfrister för ansökan om grundläggande tjänster**

##### **Alternativ 1**

Detta alternativ förväntas inte medföra materiella kostnader för tjänstetillhandahållarna.

Den kostnad som beräknas uppstå är en kostnad för att ta fram en rutin. Denna kostnad kan antingen hanteras inom ramen för ordinarie verksamhet om rätt kompetens redan finns i företaget. Kostnaden är redan beräknad under kapitel 5.1.2.

Transportstyrelsen bedömer inte att alternativet leder till investeringar.

##### **Alternativ 2**

Detta alternativ leder precis som alternativ 1 ovan till en engångskostnad för att ta fram en intern rutin för ansökningsprocessen samt riktlinjer för när en ansökan ska anses vara komplett.

Detta alternativ kan, om uppdateringarna är många leda till en ökad personalstyrka. Det är dock svårt att bedöma dess omfattning. Det finns en potentiell risk för ekonomiskt bortfall, då den eventuellt ökade kostnaden inte bedöms leda till ökade intäkter, men det är svårt idag att bedöma storleken och dess eventuella omfattning.

Kostnaden är redan beräknad under kapitel 5.1.2.

##### **Alternativ 3**

Detta alternativ leder, precis som alternativ 1 ovan till en engångskostnad för att ta fram en intern rutin för ansökningsprocessen, samt riktlinjer för när en ansökan ska anses vara komplett. Detta alternativ bedöms även påverka personalstyrkans storlek i störst utsträckning då det ställer krav på att alla ansökningar som ligger utanför kapacitetstilldelningsprocessen måste hanteras inom fem dagar. Även detta alternativ bedöms leda till ekonomiskt bortfall då den ökade kostnaden inte bedöms leda till ökade intäkter, men det är svårt att bedöma storlek och dess eventuella omfattning.

Kostnaden är redan beräknad under kapitel 5.1.2.

#### **Information om anläggningar för tjänster**

##### **Alternativ 1**

Detta alternativ förväntas inte medföra materiella kostnader för tjänstetillhandahållarna. Den finansiella kostnaden som förväntas uppstå är en årlig uppdatering i de fall informationen har ändrats. Uppskattat till en ringa kostnad. Alternativet bedöms inte påverka personalstyrkans storlek



och sammansättning. Alternativet bedöms inte heller leda till inkomstbortfall.

### **Alternativ 2**

Detta alternativ innebär en eventuell större finansiell kostnad, då det ställer krav på kontinuerliga uppdateringar vid ändringar. Det bedöms även kunna påverka personalstyrkans storlek, då kraven på uppdateringen i detta alternativ är löpande. Alternativet bedöms därför även kunna leda till inkomstbortfall, då den ökade kostnaden för uppdateringar inte förväntas leda till ökade intäkter.

Detta alternativ kan, om uppdateringarna är många leda till en ökad personalstyrka. Det är dock svårt att bedöma dess omfattning.

### **Järnvägsnätsbeskrivningen**

De nya kraven på innehåll i järnvägsnätsbeskrivning förväntas ge en engångskostnad framförallt för de många små infrastrukturförvaltare. Detta beroende på kravet på mall för ansökan om kapacitet. Det bedöms inte påverka personalstyrkans storlek. Det bedöms inte heller ge något ekonomiskt bortfall utöver den engångskostnad för framtagandet av mallen.

#### **5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?**

Eftersom järnvägsinfrastruktur är ett naturligt monopol saknas de normala förutsättningarna för effektiva konkurrensförhållanden, när det gäller aktörer som erbjuder spårkapacitet (tåglägen). När det gäller tjänsteleverantörer finns det segment som skulle kunna betraktas som konkurrenter. Bedömningen är att förutsättningarna i form av etableringströsklar minskar, tillväxten av små företag antas inte hämmas. Marknadsledande företag bedöms inte få någon fördel.

#### **5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag?**

Ändringarna i föreskrifterna berör främst ändringar som följer av EU-rätten och det saknas i dessa delar möjlighet till särskild hänsyn till små företag.

Den bedömning som gjorts i aktuell konsekvensutredning är att kostnadsökningarna kommer vara mycket små, då det material som infrastrukturförvaltare i och med det nya kravet ska tillhandahålla ska tillhandahållas av tjänstetillhandahållarna. Därför bedöms det inte aktuellt att hänsyn behöver tas till den små infrastrukturförvaltare som kommer träffas av kravet.

Vad gäller kraven på mindre tjänsteleverantörer har hänsyn till små företag redan beaktats när de olika alternativen har övervägts. Ingen övrig hänsyn bedöms behöva tas.

#### 5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Företagen bedöms inte påverkas i större utsträckning än vad som i övrigt redovisas i denna konsekvensutredning.

### 5.2 Konsumenter

De föreslagna föreskriftsändringarna anses inte påverka konsumenter.

### 5.3 Statens finanser

Inte tillämpligt på dessa föreskrifter. Transportstyrelsen kommer hantera eventuellt ökade behov av tillsyn inom befintlig personal. Därmed ökar inte statens kostnader i form av ökade anslag till Transportstyrelsen.

### 5.4 Samhället i övrigt

De föreslagna föreskriftsändringarna bedöms inte ha några konkreta effekter på samhället i övrigt.

### 5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Direktivet ställer delvis nya krav på Transportstyrelsen, det gäller tillsyn över de tidsfrister som vi nu föreskriver om. Detta är ett nytt krav och kommer i en inkörsperiod kunna belasta delar av Transportstyrelsens personal vid sektionen för marknads tillsyn. I övrigt återfinns de nya kraven i delar som Transportstyrelsen redan utövar tillsyn på. Detta gör att arbetsbördan inte bedöms påverkas i någon större utsträckning.

## 5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

### 5.6.1 Tidsfrister för ansökan om grundläggande tjänster

#### Alternativ 1

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Fördelar	Nackdelar	
<b>Företag</b>	År 1: 714	Alternativet bedöms likna det arbetssätt som redan idag tillämpas av tjänsteleverantörer. Det minskar risken för inlåsnings effekter av marknaden som är en uttryckt oro hos tjänsteleverantörerna	Det kan möjligen upplevas som betungande att det nu regleras om en tidsfrist för när en ansökan om tjänst senast ska besvaras.	Redan idag hanteras ansökningar om tjänst av tjänsteleverantörerna. Det som är nytt är att det tillkommer en reglering för när senast ett svar på en ansökan ska ges.
<b>Konsumenter</b>	-			
<b>Statens finanser</b>	-			
<b>Samhället i övrigt</b>	-			
<b>Myndigheter och andra offentliga organ</b>	-			Transportstyrelsen kommer hantera ökade uppgifter inom tillsyn på befintlig personal. Därmed ökar inte statens kostnader i form av ökat anslag till Transportstyrelsen. Statens finanser bedöms därför inte påverkas.
<b>Totalt</b>	714			Transportstyrelsen förordar detta alternativ. Då den svenska tjänstemarknaden redan är konkurren- utsatt är det viktigt att Transportstyrelsen inte skapar inlåsnings effekter på marknaden.

**Alternativ 2**

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
<b>Företag</b>	År 1: 714 (engångskostnad) + 7,14 för varje eventuell uppdatering under året. Från år 2: 7,14 för varje eventuell uppdatering under året.	En uppdaterat lista över tjänster som tjänstleverantören har möjlighet att erbjudas.	Det finns en risk att tjänstleverantörerna är restriktiva med vilka tjänster som de informerar om, pga. risken att inte klara den kortare tidsfristen vilket skulle försämra transparensen på marknaden.	Detta alternativ kan skada en redan konkurrensutsatt tjänstemarknad då det skulle kunna försämra transparensen på marknaden. Fördelarna är inte sådana att de uppväger en sådan negativ effekt.
<b>Konsumenter</b>	-			
<b>Statens finanser</b>	-			
<b>Samhället i övrigt</b>	-			
<b>Myndigheter och andra offentliga organ</b>	-			Transportstyrelsen kommer hantera ökade uppgifter inom tillsyn på befintlig personal. Därmed ökar inte statens kostnader i form av ökat anslag till Transportstyrelsen. Statens finanser bedöms därför inte påverkas.
<b>Totalt</b>	714 + (7,14 x antal uppdateringar) x antal företag			Transportstyrelsen förordar inte detta alternativ då det skulle kunna försämra transparensen på tjänstemarknaden.

**Alternativ 3**

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
<b>Företag</b>	År 1: 714 (engångskostnad) + eventuellt ökade kostnader för rekrytering av personal	Tjänsterna är i många fall nära kopplade med infrastrukturkapaciteten	Processen blir med detta alternativ väldigt låst.	Alternativet återspeglar inte tjänstemarknadens behov av flexibilitet.
<b>Konsumenter</b>	-			
<b>Statens finanser</b>	-			
<b>Samhället i övrigt</b>	-			
<b>Myndigheter och andra offentliga organ</b>	-			Transportstyrelsen kommer hantera ökade uppgifter inom tillsyn på befintlig personal. Därmed ökar inte statens kostnader i form av ökat anslag till Transportstyrelsen. Statens finanser bedöms därför inte påverkas.
<b>Totalt</b>	714			Transportstyrelsen förordar inte detta alternativ, då det bedöms medföra stora kostnader, då det inte bara rör sig om en engångskostnad, utan troligen även om ökade kostnader för rekrytering av personal.

## 5.6.2 Information om anläggningar för tjänster

### Alternativ 1

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	År 1: 178,5	Alternativet uppskattas göra det lättare att ansöka om en tjänst då allt material finns på ett ställe.	Materialet uppdaterat en gång per år	Alternativet ses som minst betungande för branschen, då eventuella förändringar av järnvägsnätsbeskrivningen förs in en gång per år, då ny järnvägsnätsbeskrivning tas fram.
Konsumenter	-			
Statens finanser	-			
Samhället i övrigt	-			
Myndigheter och andra offentliga organ	-			Transportstyrelsen kommer hantera ökade uppgifter inom tillsyn på befintlig personal. Därmed ökar inte statens kostnader i form av ökat anslag till Transportstyrelsen. Statens finanser bedöms därför inte påverkas.
<b>Totalt</b>	<b>178,5</b>			Detta alternativ förordas av Transportstyrelsen då det är minst betungande för branschen.

**Alternativ 2**

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
<b>Företag</b>	År 1: 178,5 (engångskostnad) + 1,785 för varje eventuell uppdatering under året. Från år 2: 1,785 per eventuell uppdatering under året för varje företag	Uppdaterat material	Tidskrävande för företagen. Svårare för den som ska söka tjänst, då informationen kan finnas på flera ställen.	Detta alternativ ger en större administrativ och finansiell kostnad då det ställer krav på löpande uppdateringar av dokumentet
<b>Konsumenter</b>	-			
<b>Statens finanser</b>	-			
<b>Samhället i övrigt</b>	-			
<b>Myndigheter och andra offentliga organ</b>	-			Transportstyrelsen kommer hantera ökade uppgifter inom tillsyn på befintlig personal. Därmed ökar inte statens kostnader i form av ökat anslag till Transportstyrelsen. Statens finanser bedöms därför inte påverkas.
<b>Totalt</b>	$178,5 + (1,785 \times \text{antal uppdateringar}) \times \text{antal företag}$			Detta alternativ förordas inte, då det bedöms som både dyrt och betungande för företagen, då det inte bara handlar om en engångskostnad, utan om löpande kostnader för varje eventuell uppdatering som måste göras. Det riskerar även att medföra svårigheter för dem som ska söka tjänster

**Järnvägsnätsbeskrivningen**

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
<b>Företag</b>	1142,4 + 1085,28	Uppdaterade regler i gällande föreskrifter		Kostnaden för den enskilda infrastrukturförvaltaren beräknas till 60. Det finns en osäkerhet i dessa beräknade kostnader, då vi inte exakt vet hur många av tjänstetillhandahållarna som idag har en järnvägsnätsbeskrivning. Kostnaderna som anges är för framtagande av järnvägsnätsbeskrivning och för mall för ansökan om kapacitet.
<b>Konsumenter</b>	-			
<b>Statens finanser</b>	-			
<b>Samhället i övrigt</b>	-			
<b>Myndigheter och andra offentliga organ</b>	-			Transportstyrelsen kommer hantera ökade uppgifter inom tillsyn på befintlig personal. Därmed ökar inte statens kostnader i form av ökat anslag till Transportstyrelsen. Statens finanser bedöms därför inte påverkas.
<b>Totalt</b>	2227,68			Denna förändring krävs för att implementera SERA-direktivets bilaga IV.



## 6 Fördelningsanalys

Transportstyrelsen gör bedömningen att varken individer, grupper eller specifika delar av landet gynnas eller missgynnas av de nya reglerna i föreskrifterna.

## 7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Transportpolitikens mål i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Införandet av europeiska bestämmelser för tågtrafik bidrar till de transportpolitiska målen genom att medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet. I den föreslagna regleringen finns krav *på förfaranden för övervakning av driftseffektivitet där resultaten ska användas till förbättringsåtgärder*. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras därmed och stärker den internationella konkurrenskraften.

### 7.1 Alternativ 1

#### 7.1.1 Hur påverkar/bidrar lösningen till funktionsmålet?

Transportstyrelsens funktionsmål har fokus på tillgänglighet. Det innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra med utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder i och med att konkurrensen ökar som en följd av harmoniseringen och en öppnare marknad.

#### 7.1.2 Hur påverkar/bidrar lösningen till hänsynsmålet?

Transportstyrelsens hänsynsmål har fokus på säkerhet, miljö och hälsa. Det innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Föreslagna regleringar bedöms inte påverka Transportstyrelsens hänsynsmål i sak, men bedöms heller inte motverka hänsynsmålet.

## **8 Vad är förslaget?**

Förslaget är att Transportstyrelsen genom en ändringsföreskrift inför de förändrade kraven som SERA-direktivet kräver. Därutöver föreslås även förtydliganden kring när tjänsteleverantörer ska uppdatera informationen om sina tjänster till Trafikverket och eventuellt andra infrastrukturförvaltare.

### **Tidsfrister för ansökan om grundläggande tjänster**

Transportstyrelsen förordar alternativ 1. Valt alternativ är att tjänsteleverantören besvarar en ansökan om en grundläggande tjänst utan dröjsmål men inte senare än inom en månad från det att ansökan är fullständig. En ansökan är att betrakta som fullständig när den innehåller de av tjänsteleverantören på förhand för tjänsten uppställda uppgifter.

### **Information om anläggningar för tjänster**

Transportstyrelsen förordar alternativ 1. Valt alternativ ger en årlig uppdatering av eventuella ändringar. Det ses som minst betungande för branschen om eventuella ändringar förs in då ny järnvägsnätsbeskrivning tas fram.

### **Järnvägsnätsbeskrivningen**

Valt alternativ innebär att Transportstyrelsen inför de ändringar som bilaga IV i SERA-direktivet ställer krav på.

## **9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringen överensstämmer med SERA -direktivet och dess införlivande i svensk järnvägslagstiftning.

## **10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Datum för ikraftträdande av föreskrifterna bör ske så snart som möjligt. Föreskriftsändringarna föreslås träda i kraft 1 juni 2016. Informationsinsatser behöver riktas mot järnvägsföretag, tjänsteleverantörer och infrastrukturförvaltare genom exempelvis Transportstyrelsens hemsida och kunskapen om nya regler behöver spridas till kundtjänst och de som kommer i kontakt med företag och infrastrukturförvaltare.

**11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens  
beslutanderätt på?**

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 1 kap. 2 § och 5 kap. 10 §  
järnvägsförordningen.

---

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller  
synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta personerna nedan:

Jenny Gustafsson Brandt (sakhandläggare)  
[Jenny.gustafssonbrandt@transportstyrelsen.se](mailto:Jenny.gustafssonbrandt@transportstyrelsen.se)  
Telefon 010-4955583

Sofie Mååg (jurist)  
[sofie.maag@transportstyrelsen.se](mailto:sofie.maag@transportstyrelsen.se)  
Telefon 010-4955657

