



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-03-20

### Justitiedepartementet

Er ref: Ju2017/01634/L3  
Handläggare: Mattias Andersson

anna.wernerup@regeringskansliet.se

### **Remissvar Ju2017/01634/L3 – vissa förslag i lagstiftningsärendet om ny järnvägstrafiklag**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.*

Svensk Kollektivtrafik uppskattar att införandet av COTIF 1999 har påbörjats. Eftersom det fortfarande finns ett antal nationella regleringar rörande järnväg är det rätt väg att gå att inte automatiskt införa revisioner i COTIF så som de vore svensk lag. Däremot är det viktigt att uppdateringstakten inte blir lidande.

Utifrån ett resenärs/godsköparperspektiv är det viktigt att ansvaret är tydligt för olika parter. Det gäller till exempelvis för järnvägsvagnar som transporteras på en järnvägsfärja.

Den nuvarande Järnvägstrafiklagens bestämmelser kring spårvagn och tunnelbana bör i tillämpliga fall överföras till ny Järnvägstrafiklag alternativt inarbetas i Lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

I punkt 4 i remissens förslag anges att sakskada som tillfogas järnvägsföretag ska undantas från infrastrukturförvaltarens spårdriftsansvar. Enligt vår syn dras det hela dock för långt i inskränkande av infrastrukturförvaltarens ansvar när spårdriftsansvaret överhuvudtaget inte gäller sakskada som har tillfogats ett järnvägsföretag. På den svenska järnvägsmarknaden (så väl som på de flesta andra järnvägsmarknader) råder ett ojämnt förhållande mellan infrastrukturförvaltaren (Trafikverket) och de olika järnvägsföretagen som inte har möjlighet att vända sig till annan part för att avtala om infrastrukturkapacitet. Det finns därmed risker i att lägga regleringar på frivillig grund inom avtal när partsförhållanden är ojämlika. I slutändan är det passagerare och godsköpare som drabbas. Trafikverket tar sig dessutom friheten att ändra i gällande avtal under avtalsperioden genom att "efter samråd" utfärda ändringsmeddelanden till Järnvägsnätbeskrivningen. Som ett exempel kan nämnas det senaste samrådet vilket innebar möjlighet att ta del av ändringsförslagen endast via en muntlig föredragning vid ett fysiskt möte med



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

sluttid 16.30 och därefter senast 09.30 följande dag inkomma med skriftliga synpunkter.<sup>1</sup>

Vi delar inte resonemanget kring att inte olika spårvägs- och tunnelbaneföretag skulle kunna trafikera samma bana eller att skötsel av infrastrukturen och driften av transportverksamheten inte är olika juridiska personer. Ansvar för infrastrukturen är tex i Norrköping kommunen medan huvudman för trafiken enligt lag är Östgötatrafiken själva trafikutförandet sker av Transdev. I ett utbyggt tunnelbanenät i Stockholm skulle det mycket väl kunna vara olika trafikutförare som delar samma bana men som trafikerar olika linjer.

Det vi saknar i remissen är en konsekvensanalys kring hur förändringen i ansvar övervältrar ansvar och kostnader mellan infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretagen och tredje part.

I övrigt har vi inget att erinra vad gäller de i remissen föreslagna ändringarna.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD

---

<sup>1</sup> <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/jarnvagnatsbeskrivningen-jnb/Nyheter---Jarnvagnatsbeskrivningen/2017-03/inbjudan-till-samverkan-infor-forandringar-i-jnb-2018-efter-transportstyrelsens-marknadstillsyn/>