



**SFS 2004:519**

Utkom från trycket  
den 16 juni 2004

## Järnvägslag;

utfärdad den 3 juni 2004.

Enligt riksdagens beslut<sup>1</sup> föreskrivs<sup>2</sup> följande.

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Lagens tillämpningsområde

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

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.

**2 §** Särskilda bestämmelser om befordran av passagerare och gods finns i järnvägstrafiklagen (1985:192) och i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

#### Tillsynsmyndighet

**3 §** Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) skall pröva ansökningar om tillstånd och utöva tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

<sup>1</sup> Prop. 2003/04:123, bet. 2003/04:TU14, rskr. 2003/04:258.

<sup>2</sup> Jfr rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25, Celex 31991L0440), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1, Celex 32001L0012) och bilaga II till anslutningsakten för Tjeckien m.fl. (EUT L 236, 23.9.2003, s. 53, Celex 12003TN02/01/A), rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag (EGT L 143, 27.6.1995, s. 70, Celex 31995L0018), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26, Celex 32001L0013), rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 6, Celex 31996L0048), ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1, Celex 32003R1882), Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EGT L 75, 15.3.2001, s. 29, Celex 32001L0014), ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30, Celex 32002D0844) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EGT L 110, 20.4.2001, s. 1, Celex 32001L0016).

## Definitioner

**4 §** I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

*delsystem*: del av järnvägssystem,

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

*järnvägsfordon*: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

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

*järnvägsinfrastruktur*: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, 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,

*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.

## Bemyndigande

**5 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon och om att vissa spår- och anläggningar inte 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 järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

## 2 kap. Krav på järnvägssystem

### Säkerhet

**1 §** Järnvägsinfrastruktur, järnvägsfordon och annan materiel i järnvägssystem skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs.

**2 §** Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs.

Verksamheten skall vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt.

**3 §** De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter

och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

**4 §** En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten skall regelbundet genomgå läkarundersökning. Verksamhetsutövare får avstå den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter.

**5 §** För en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall det finnas en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

**6 §** Om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att flera personer avlider eller blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon, eller infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetskänseende.

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

## **Krav på delsystem och komponenter**

### *Inledande bestämmelse*

**7 §** 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.

### *Väsentliga krav och tekniska specifikationer*

**8 §** Varje delsystem och varje däri ingående komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet skall uppfylla föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet.

Varje delsystem skall dessutom överensstämma med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

**9 §** Ett delsystem får tas i bruk endast om det uppfyller kraven i 8 §.

Kraven skall anses uppfyllda om den som tar ett delsystem i bruk, eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring). Kontrollen av delsystemet och bedömningen av överensstämmelse skall vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Med kontroll och bedömning enligt andra stycket likställs kontroll och bedömning av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

#### *Komponenter*

**10 §** En komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet får släppas ut på marknaden och användas i delsystemen endast om den medger att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet uppnås och den uppfyller kraven i 8 § första stycket.

Kraven skall anses uppfyllda om tillverkaren, dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz eller den som släpper ut en komponent på marknaden, avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran). Bedömningen av överensstämmelse och lämplighet skall i de fall regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Med en bedömning enligt andra stycket likställs en bedömning av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

#### *Beslut om undantag*

**11 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att ett delsystem inte behöver överensstämma med sådana tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som anges i 8 § andra stycket, om det finns särskilda skäl.

Ett beslut om undantag skall förenas med de villkor som är nödvändiga från säkerhets-, miljö- och driftskompatibilitetssynpunkt.

**12 §** Ingår ett delsystem i ett transeuropeiskt järnvägssystem, får tillsynsmyndigheten besluta enligt 11 § endast i de fall som regeringen föreskriver.

#### **Tillsynsmyndighetens godkännande**

**13 §** 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 av juni 2004 skall bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas.

**14 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om

1. säkerhet enligt 1–5 §§,
  2. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet skall rapporteras också i andra fall än som anges i 6 § första stycket,
  3. krav angående 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 §, och
  7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på godkännande.
- Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

### **3 kap. Tillstånd för järnvägsverksamhet**

#### **Tillstånd för järnvägsföretag**

##### *Tillståndskrav*

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

##### *Licens*

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

##### *Säkerhetsintyg*

**3 §** Säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som

1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1,
2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap., samt
3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I intyget skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet intyget gäller.

#### *Särskilt tillstånd*

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

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

Särskilt tillstånd skall 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 skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

#### **Tillstånd för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik**

**5 §** För att organisera, men inte själv utföra, järnvägstrafik krävs tillstånd i form av auktorisation. Auktorisation krävs dock inte för Rikstrafiken.

**6 §** Auktorisation skall beviljas den som

1. har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik, samt
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

#### **Tillstånd för infrastrukturförvaltare**

**7 §** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs tillstånd. Tillstånd krävs dock inte för Banverket.

**8 §** Tillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

1. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, samt
2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

#### **Villkor och omprövning**

**9 §** Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Tillsynsmyndigheten får

även besluta sådana villkor för Banverket som infrastrukturförvaltare och för Rikstrafiken som organisatör av järnvägstrafik.

Tillståndshavaren är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar i verksamheten som kan föranleda omprövning av tillståndet eller villkoren.

#### **4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet**

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

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.

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

**3 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses i 1 §.

#### **5 kap. Rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät**

##### **Persontrafik**

**1 §** Regeringen meddelar föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera persontrafik 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 persontrafik på det järnvägsnät som förvaltaren råder över.

**2 §** En internationell sammanslutning av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES jämte Schweiz, med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna, får utföra genomgående persontrafik på svenska järnvägsnät, om trafiken sker mellan de stater inom EES jämte Schweiz där företagen har sitt säte. Om ett företag i sammanslutningen har sitt säte i Sverige, har det även rätt utföra trafik mellan Sverige och annan stat inom EES jämte Schweiz, där ett företag i sammanslutningen har sitt säte.

##### **Godstrafik**

**3 §** Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. Ett järnvägsföretag med säte i en annan stat än Sverige får dock befordra gods, som både lastas och lossas inom landet, endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för ett järnvägsföretag med säte i Sverige.

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. Den som har hemvist eller säte i en annan stat än Sverige har dock denna rätt endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för den som har hemvist eller säte i Sverige.

**4 §** Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 3 § gäller inte på fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda enbart för persontrafik eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för egen godstrafik.

## **6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet**

### **Skyldigheter för infrastrukturförvaltare**

#### *Grundläggande skyldigheter*

**1 §** En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som sökanden i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftförhållanden. I det allmännas verksamhet tillämpas sekretesslagen (1980:100).

Vid tilldelandet av infrastrukturkapacitet skall förvaltaren iaktta den tidsplan för tilldelningsförfarande som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver.

**2 §** Den som utför eller organiserar järnvägstrafik får inte samtidigt ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Tillsynsmyndigheten får dock i enskilda fall besluta om undantag från detta, om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt.

**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.

**4 §** En infrastrukturförvaltare skall samarbeta med andra förvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på



mer än ett järnvägsnät. Behovet av tåglägen för internationell trafik skall därvid särskilt beaktas.

**SFS 2004:519**

### *Beskrivning av järnvägsnät*

**5 §** En infrastrukturförvaltare skall upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen skall innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få tillträde till den och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

Beskrivningen skall upprättas efter samråd med berörda parter. Beskrivningen skall offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

### *Kapacitetsförstärkningsplan*

**6 §** När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 13 § skall infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

## **Tilldelningsförfarande**

### *Ansökan*

**7 §** Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med dennes beskrivning av järnvägsnätet.

Om infrastrukturkapacitet begärs på flera järnvägsnät får ansökan göras hos en av de berörda infrastrukturförvaltarna. Denne skall då begära kapacitet hos övriga infrastrukturförvaltare i enlighet med ansökan.

**8 §** Infrastrukturförvaltaren skall ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet skall ha kommit in.

### *Kapacitetsplanering*

**9 §** Infrastrukturförvaltaren skall ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I förslaget skall även anges de tåglägen för internationell trafik som planerats med andra infrastrukturförvaltare.

Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på sökandenas verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökandena.

Berörda parter skall ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad.

**10 §** Infrastrukturförvaltaren skall genom samordning av ansökningarna söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldel-

ningen. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande annan infrastrukturkapacitet än den begärda.

**11 §** Om ansökningarna kan samordnas, skall infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan.

**12 §** Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, skall infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning.

**13 §** Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, skall infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplaneperiod, får infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad, innan ett förfarande för samordning inleds enligt 10 §.

**14 §** Den som betalar en extra avgift enligt 7 kap. 3 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

**15 §** Om möjligheten att enligt 7 kap. 3 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som skall tilldelas infrastrukturkapacitet, skall infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

**16 §** En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar.

#### *Åtgärder vid störningar och liknande*

**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.

**18 §** Ett järnvägsföretag är skyldigt att vid röjnings- och nödsituationer på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommer överens om ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till de normala.

#### *Tågläge*

**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.

Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tågägen vid samma eller nästkommande tågplanperiod.

**20 §** Den som har tilldelats ett tågläge och under en månad inte har utnyttjat tågläget i den utsträckning som anges i beskrivningen av järnvägsnätet, skall på begäran av infrastrukturförvaltaren avstå från tågläget. Detta gäller inte om det låga utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

Om ett tågläge inte har utnyttjats, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglägen.

#### *Ramavtal*

**21 §** Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplanperiod (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.

#### *Trafikeringsavtal*

**22 §** I samband med tilldelning av ett tågläge skall järnvägsföretaget eller den som har 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.

#### **Tillhandahållande av tjänster**

**23 §** 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. 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 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.

**Undantag för vissa infrastrukturförvaltare**

**24 §** Vad som sägs om skyldigheter för infrastrukturförvaltare i 1 § tredje stycket samt 3, 6, 8–13, 15 och 16 §§ gäller inte förvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en sådan tjänst som avses i 23 §.

**Bemyndigande**

**25 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarandet vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, däribland fastställande av tågplan, samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredningsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

**7 kap. Avgifter****Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen**

**1 §** En infrastrukturförvaltare skall ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

*Marginalkostnadsbaserade avgifter*

**2 §** 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 och rangerbangårdar skall dock avgift fastställas enligt 8 §.

**3 §** Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur.

Har infrastrukturförvaltaren inte gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 kap. 6 § får den extra avgiften dock inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Sådant godkännande skall lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen, inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

*Särskilda avgifter*

**4 §** Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

**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 §§.

#### *Rabatt*

**6 §** Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten skall vara tidsbegränsad och tillgänglig på lika villkor för alla användare i viss trafik.

#### *Bokningsavgifter*

**7 §** Infrastrukturförvaltaren får ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats.

#### **Avgifter för tjänster**

**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 utnyttjande som köparen av tjänsten begär.

### **8 kap. Tillsyn m.m.**

#### **Allmänna bestämmelser**

**1 §** Tillsynsmyndigheten skall utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen.

**2 §** För tillsynen av elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i ellagen (1997:857).

**3 §** Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran

1. få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,

2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, samt

3. få tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid provkörningar och andra materielprov.

Polis- och tullmyndigheter skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Därvid gäller be-

stämmeleserna i utsökningsbalken om sådan verkställighet som avses i 16 kap. 10 § den balken.

Infrastrukturförvaltare och sökande av infrastrukturkapacitet skall utan uppmaning bereda tillsynsmyndigheten full insyn i förhandlingar om avgifter.

### **Förelägganden och förbud**

**4 §** Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Har någon ålagts att betala konkurrenskadeavgift enligt 26 § konkurrenslagen (1993:20) eller dömts att betala vite enligt 59 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

### **Återkallelse av tillstånd**

**5 §** Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd, om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, eller
3. tillståndshavaren under minst sex månader inte använder tillståndet.

**6 §** Om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot innehavaren av ett tillstånd, skall tillsynsmyndigheten återkalla tillståndet om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

### **Marknadskontroll**

**7 §** Om det kan antas att en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet inte uppfyller kraven i 2 kap. 8 § första stycket, får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med EG-försäkran.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven i 2 kap. 8 § första stycket, får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med EG-kontrollförklaring.

### **Register**

**8 §** Tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

### **Prövning av tvister**

**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.

## Bemyndigande

**10 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om register enligt 8 § och de föreskrifter som behövs för prövning av tvister.

## 9 kap. Ordning

**1 §** Utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd får inte någon beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde.

**2 §** Alkoholdrycker får inte förtäras inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte i fråga om förtäring av drycker vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett förtäringen. Med alkoholdrycker förstås spritdrycker, vin, starköl och öl i den betydelse dessa beteckningar har i alkohollagen (1994:1738).

**3 §** En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §.

**4 §** För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

## 10 kap. Straffbestämmelser

**1 §** Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §, eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på säkerhetsordning,

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av 3 kap. 9 §, eller

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 §.

Den som inte har följt ett föreläggande vid vite eller som överträtt ett vitesförbud skall inte dömas till ansvar enligt denna lag för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet.

**2 §** Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt skall det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

**3 §** Den som försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 6 § första stycket eller föreskrift som har meddelats enligt 2 kap. 14 § första stycket 2 döms till böter.

**4 §** Den som bryter mot förbudet i 9 kap. 1 § döms till penningböter.

**5 §** Till ansvar enligt 1 eller 3 § skall inte dömas i ringa fall.



Till ansvar enligt 1, 3 eller 4 § skall inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Till ansvar enligt 4 § skall inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

**6 §** I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker hos den som förtär sådana drycker i strid med 9 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

## 11 kap. Överklagande

**1 §** Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**2 §** Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd gäller dock inte förrän det vunnit laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004. Genom lagen upphävs

a) lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet, och

b) lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg.

2. Bestämmelserna om krav på godkännande enligt 2 kap. 13 § gäller inte delsystem som har tagits i bruk efter utgången av år 2000 men före den 1 juli 2004, om delsystemen ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, så länge delsystemet inte därefter byggs om eller moderniseras.

3. Bestämmelserna i den nya lagen om krav på godkännande av delsystem och om tillstånd tillämpas inte så länge ett motsvarande godkännande eller tillstånd gäller enligt övergångsbestämmelserna till lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Bestämmelserna i 8 kap. i den nya lagen tillämpas dock från ikraftträdandet även i fall då ett godkännande eller tillstånd före ikraftträdandet har meddelats enligt järnvägssäkerhetslagen.

4. En trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik får till utgången av år 2006 organisera järnvägstrafik utan sådan auktorisation som föreskrivs i 3 kap. 5 §.

5. Den som vid lagens ikraftträdande bedriver verksamhet, som omfattar både att utföra eller organisera järnvägstrafik och ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter, får trots 6 kap. 2 § fortsätta att bedriva verksamheten längst till utgången av år 2008.

6. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när bestämmelserna om beskrivning av järnvägsnät och tilldelningsförfarande i 6 kap. och om avgifter i 7 kap. skall tillämpas första gången. Till dess skall, såvitt gäller tilldelningsförfarande, bestämmelserna i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet tillämpas.

7. Vid prövningen av mål och ärenden enligt lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet och lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg som har anhängiggjorts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.

På regeringens vägnar

LARS ENGQVIST

LEIF PAGROTSKY  
(Näringsdepartementet)