

Justitiedepartementet
anna.wernerup@regeringskansliet.se

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

Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) driver frågor av intresse för kommersiella tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 43 medlemmar, varav 30 bedriver järnvägstrafik och 13 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl person- som godstrafik på järnväg. Tågoperatörernas verksamhet fokuserar på 3K: högre Kvalitet, ökad Kapacitet och förbättrad Konkurrenskraft.

BTO får härmed avge följande remissvar.

I punkt 4 i de remitterade förslagen anges att sakskada som tillfogas järnvägsföretag ska undantas från infrastrukturförvaltarens spårdriftsansvar. På sidan 16 i utkastet till lagrådsremiss beskrivs att den tillämpning av CUI som regeringen föreslår innebär att infrastrukturförvaltaren ansvarar för såväl personskada som sakskada som orsakats person- eller godstransportör eller dennes personal vid nyttjandet av infrastrukturen. Det anges vidare att bestämmelserna i CUI dock inte är tillämpliga om skadan har orsakats av ett annat järnvägsföretag och inte heller om det skadelidande järnvägsföretaget utnyttjar infrastrukturen för annat ändamål än passagerar- eller godstransport (t ex för spårarbeten). När det gäller sakskada som ett järnvägsföretag orsakat ett annat järnvägsföretag i samband med järnvägsdrift anförs vidare att de skyddsintressen som ligger till grund för infrastrukturförvaltarens strikta ansvar inte gör sig gällande. När det är fråga om två jämställda företag som använder samma infrastruktur framstår det i stället som rimligt att det företag som har lidit sakskada får kräva ersättning av det andra företaget med stöd av allmänna skadeståndsbestämmelser. Regeringen delar således utredningens bedömning att sakskada som ett järnvägsföretag orsakat ett annat järnvägsföretag inte bör omfattas av infrastrukturförvaltarens spårdriftsansvar. BTO delar utredningens och regeringens syn så långt, men genom att formulera undantaget så att spårdriftsansvaret överhuvudtaget inte gäller sakskada som har tillfogats ett järnvägsföretag anser BTO att förslaget är alltför inskränkande av infrastrukturförvaltarens ansvar.

Som beskrivs på sidan 23 i utkastet till lagrådsremiss är infrastrukturförvaltaren enligt förslaget ansvarig enligt bestämmelserna i CUI om järnvägsföretaget drabbas av skada vid utförande av transport enligt CIV eller CIM, dvs. om järnvägsföretag drabbas av skada vid transport ”ute på linjen” så ska infrastrukturförvaltaren bära ansvar enligt järnvägstrafiklagen och bestämmelserna i CUI. Utformningen av förslaget får till konsekvens att

infrastrukturförvaltaren inte bär något lagfäst ansvar för skador som järnvägsföretaget drabbas av i andra fall t ex vid framförande av s k tjänstetåg (tåg som framförs utan passagerare) eller vid växlingsrörelser inom depåområden. I dessa fall föreslås i stället att järnvägsföretaget får reglera skadan avtalsvägen med infrastrukturförvaltaren. Ur branschens perspektiv är detta en otillfredsställande lösning.

Den övervägande delen av de antal skador som järnvägsföretag i Sverige årligen drabbas av till följd av brister i infrastrukturen härrör från växlingsrörelser inom depåområden och beror ofta på bristfälligt underhållna växlar. Om infrastrukturförvaltaren inte fortsatt skulle ha ett lagfäst ansvar för dessa skador utan ansvaret endast skulle vara reglerat avtalsvägen, skulle det innebära en avsevärd försämring för svenska järnvägsföretag. Trafikverket förvaltar hela statens spåransläggning, som motsvarar drygt 90 % av all järnvägsinfrastruktur i Sverige. Trafikverket innehar följaktligen en monopolställning, vilket även avspeglar sig i de avtalsvillkor som återfinns i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning och i de trafikeringsavtal som järnvägsföretagen årligen måste teckna för att få trafikera statens spåransläggning. BTO och branschens aktörer har under många år påtalat den obalans i fråga om bland annat ansvar som finns i Trafikverkets avtalsvillkor. Dessvärre har inte detta lett till någon nämnvärd förändring av balansen. Det är med andra ord inte ett avtal som tecknas mellan jämbördiga parter, utan snarare villkor som dikteras ensidigt. För Sveriges järnvägsföretag vore det under dessa förutsättningar högst otillfredsställande om infrastrukturförvaltaren (Trafikverkets) spårdriftsansvar skulle inskränkas som nu föreslås. Om spårdriftsansvaret inte är reglerat i lag finns det ingen garanti för att Trafikverket fortsatt skulle bära det ansvar man har i dagsläget.

BTO anser att infrastrukturförvaltaren spårdriftsansvar ska omfatta även sakskador som drabbar järnvägsföretag. En uppdelning (som blir konsekvensen av remitterat förslag) där infrastrukturförvaltaren bär ansvar för skador som uppstår vid transport av passagerare men inte bär ansvar när tåget framförs utan passagerare är otillfredsställande. Däremot delar BTO synen på att spårdriftsansvaret inte behöver omfatta skador som ett järnvägsföretag orsakat ett annat järnvägsföretag. I dessa fall är det rimligt att det företag som har lidit sakskada får kräva ersättning av det andra företaget med stöd av allmänna skadeståndsbestämmelser.

Stockholm den 17 mars 2017

Björn Westerberg, VD
Branschföreningen Tågoperatörerna

Gustaf Engstrand
Branschföreningen Tågoperatörerna