

**Sökande:**

Green Cargo AB, 556119-6436  
Box 114  
694 23 Hallsberg

**Motpart:**

Trafikverket AB  
781 89 Borlänge

**Saken**

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets orsakskodning i kvalitetsavgiftssystemet.

**Transportstyrelsens beslut**

1. Transportstyrelsen beslutar att Trafikverkets beslut att tillämpa orsakskoden ONA (Olyckor och tillbud, naturhändelse) för händelsen med ställverksbrand Moholm-Väring den 14–24 oktober 2018 inkl. återställningen 23–24 oktober inte överensstämmer med 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519).
2. Transportstyrelsen beslutar att Trafikverket ska ändra orsakskoden för denna händelse till orsakskoden IEA (Infrastrukturorsaker, elanläggningar).
3. Transportstyrelsen avslår Green Cargo AB:s yrkande att de två sista dygnens arbete med att återställa anläggningen ska orsakskodas med DPS 01 (personal – felaktig hantering eller beslut).
4. Transportstyrelsens avslår Green Cargo AB:s yrkande att Transportstyrelsen ska göra en tillsyn på hur Trafikverket hanterar rapporter med betydelse för kvalitetsavgiftssystemet.

## Redogörelse för ärendet

I november 2018 kom det in en begäran från Green Cargo till Transportstyrelsen om prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) av Trafikverkets orsakskodning inom ramen för kvalitetsavgiftssystemet.

Transportstyrelsen har vid flera tillfällen givit möjlighet för parterna att yttra sig i ärendet. Yttrande från Trafikverket kom in senast 14 mars 2019. Green Cargo har genom Transportstyrelsens kommunikering tagit del av Trafikverkets utredning som nämns nedan. Den 29 mars meddelade Green Cargo att de avstår från vidare yttrande.

### Allmänt om verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter

Trafikverket har i sin egenskap av infrastrukturförvaltare ett system för att rapportera och registrera avvikelser från nyttjande av infrastrukturen som fastställts i tågplan och trafikeringsavtal samt orsakerna till avvikelserna.

Detta ingår i ett system för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter vars syfte är att påverka både infrastrukturförvaltare och den som nyttjar infrastrukturen att vidta skäliga åtgärder för att förebygga driftsstörningar i järnvägssystemet. Den part som orsakat avvikelsen ska betala avgiften.

Infrastrukturförvaltaren har ansvar för avvikelser som huvudsakligen omfattar merförseningar som orsakats av störningar i infrastrukturen (I) eller driftledningen (D) eller i de fall där någon orsakskod inte har registrerats. Infrastrukturförvaltaren betalar då en avgift till järnvägsföretaget. Omvänt gäller att järnvägsföretagen eller trafikorganisatörerna har ansvar för avvikelser som orsakats av dem (J) och de betalar då en avgift till infrastrukturförvaltaren. Vid avvikelser som beror på olyckor, tillbud, yttre omständigheter eller följdorsaker utgår inte ersättning till någon part (O).<sup>1</sup>

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening.

Systemet med kvalitetsavgifter är inte skadekompenserande utan schabloniserat med en avgift för merförsening (försening mellan resp. mät punkt) som varierar beroende på typ av trafik.

### Bakgrunden till det aktuella ärendet

Den 14 oktober 2018 kortslöt en fågel en kontaktledning på sträckan mellan Moholm och Våring i Västergötland. Kontaktledningen brann av och landade på marken. Den avbrunna och fortfarande strömförande ledningen

---

<sup>1</sup> Jämför avsnitt 6.5 och bilaga 6B i Trafikverkets JNB 2018,

kom i kontakt med spårets räler och ström leddes in i två närbelägna signalkiosker. Dessa kiosker innehåller komponenter med betydelse för signalsystemet. Kioskerna började brinna och signalsystemet fick omfattande skador. Branden i anläggningen och Trafikverkets åtgärder för att reparera anläggningen innebar att trafiken förbi platsen påverkades mellan 14 oktober och 24 oktober.

Trafikverket har angett orsakskoden ONA (olyckor och tillbud, naturhändelse) för störningen. Denna kod innebär att ingen av parterna behöver betala någon kvalitetsavgift.

### Green Cargos yrkande och Trafikverkets inställning

Green Cargo yrkar att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att ändra orsakskoden till ”elfel” för händelsen med ställverksbrand och trafikpåverkan Moholm-Väring 14–24 oktober 2018. I ett tilläggsyrkande anför Green Cargo att orsakskoden de två sista dygna då Trafikverket bytte ut skadade komponenter, ska vara felaktig oplanerat banarbete, förslag ”felaktig hantering/beslut” (DPS 01).

Green Cargo önskar i övrigt att Transportstyrelsen ska göra en tillsyn av hur Trafikverket hanterar rapporter som har betydelse för kvalitetsavgiftssystemet för att uppnå en bättre transparens.

Trafikverket bestrider yrkandet om att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att ändra orsakskoden till ”elfel” för den aktuella händelsen samt yrkandet att arbetet med att återställa anläggningen de två sista dygna ska anses utgöra banarbete. Trafikverket har inget att erinra mot Green Cargos önskemål om tillsyn eller transparens.

### Parternas utveckling av talan

#### *Green Cargo har anfört i huvudsak följande*

Trafikverket gav först händelsen orsakskoden ”elfel” men ändrade sedan till ONA (=naturhändelse). Efter att branschen hade klagat på kodningen ändrades koden till YUK (=under utredning). Senare ändrade Trafikverket tillbaka koden till ONA med motiveringen att verkets egen utredning visade att händelsen berodde på att en fågel hade kortslutit kontaktledningen.

Green Cargo bad att få ta del Trafikverkets utredning. Trafikverket uppgav att den inte var tillgänglig då den var på internremiss vid tillfället. Green Cargo hade frågat varför säkringen inte löste ut. Green Cargo angav att de hade nåtts av uppgifter att anläggningen var felkonstruerad vilket gjorde att händelsen fick så stora konsekvenser.

Green Cargo håller med om att fågeln var den utlösande faktorn till händelsen, men att konsekvenserna, dvs. branden och den tio dagar långa

trafikstörningen istället för 6-8 timmars stopp, berodde på Trafikverkets anläggning och hantering av incidenten.

Green Cargo anför också att händelsen avslutades med ett påtvingat banarbete 23-24 oktober. Trafikverket diskuterade banarbetet med Green Cargo och branschen fredagen den 19 oktober och meddelade då att banarbetet skulle genomföras helgen efter (d.v.s. 27-28 oktober, *Transportstyrelsens anm.*). På måndagen den 22 oktober meddelade Trafikverket Green Cargo att banarbetet skulle genomföras kommande natt och natten därefter, det vill säga tisdag 23 och onsdag 24 oktober. I det här läget hade Green Cargo tåg som var färdigställda och redo att tas i trafik som påverkades. Green Cargo ifrågasätter att Trafikverket kopplar detta banarbete till händelsen och menar att det bör beskrivas som ”felaktigt oplanerat banarbete”. Green Cargo förtydligar att de vill att Transportstyrelsen prövar om störningen 23-24 oktober borde kodas om till ”felaktigt oplanerat banarbete” (DPS 01 – Felaktig hantering / beslut).

*Trafikverket har anfört i huvudsak följande*

Trafikverket menar att orsaken till kortslutningen och den avbrunna kontaktledningen var en olycka och en yttre omständighet. Därför angavs orsakskoden ONA som orsak till de driftsstörningar som händelsen orsakade.

Trafikverket påminner om att verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter syftar till att infrastrukturförvaltare och de som utnyttjar infrastrukturen ska ha ekonomiska incitament till att vidta skäliga åtgärder för att förebygga driftsstörningar i järnvägssystemet. Kvalitetsavgifterna är på förhand fastställda viten inom ramen för parternas avtalsförhållanden. Avvikelse som ingen av parterna har orsakat, till exempel olyckor och yttre omständigheter, ska inte omfattas av avgifterna. Trafikverket hänvisar här till prop. 2010/11:25 sid. 48 och Järnvägsnätbeskrivningen 2018 (JNB) avsnitt 6.5.2. Transportstyrelsens prövning av en tvist ska omfatta frågan om huruvida ett järnvägsföretags eller infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen stämmer överens med vad som följer av 5, 6 och 7 kap. i denna lag och föreskrifter som meddelats i anslutning till dem.

Trafikverket menar att orsakskodningen av händelsen stämmer överens med järnvägslagen, föreskrifter och vad som står i järnvägsnätbeskrivningen. Granskningen inför bedömningen av orsakskoden visade att den direkta orsaken till att kontaktledningen brann av var att en fågel hade kortslutit kontaktledningen. Då orsakerna till avbrottet granskades, registrerades och rapporteras även andra omständigheter som kan ha haft betydelse för följderna av att kontaktledningen brann av. I uppföljningen redovisas också möjliga åtgärder för att höja kvaliteten i framtiden.

Trafikverket har givit in sin utredning<sup>2</sup> av den aktuella händelsen. I denna rapport konstateras att orsaken till kontaktledningsfelet var att en fågel kortslöt kontaktledningen, mer specifikt en s.k. AT-ledning. Som Transportstyrelsen uppfattar beskrivningen av händelseförloppet var skälet till att ledningen brann av en felaktig inställning i elanläggningen.<sup>3</sup> Denna felinställning gjorde att de automatiska skydd som ska bryta strömmen vid en kortslutning inte löstes ut i tid och strömmen fortsatte. Linan hann brinna av och kom i kontakt med spårets räler och en signalkiosk. Då linan fortfarande var spänningssatt leddes ström in i två signalkiosker. Detta orsakade i sin tur branden och de omfattade skadorna på signalsystemet. Av utredningen framgår att kontaktledningen återställdes ganska snabbt, att händelsen inträffade vid 9.30-tiden på förmiddagen och att kontaktledningen var åtgärdad vid 15-tiden samma dag.

Trafikverket konstaterar i sin utredning att en bidragande orsak till händelsen var att den felaktiga inställningen inte var tydlig på den bild över elsystemet som eldriftsingenjören hade till sitt förfogande. Eldriftsingenjören ska övervaka elanläggningen. De har stora övervakningsområden och byter ofta områden mellan pass, vilket ställer höga krav på att underlaget de har till sitt förfogande är tydligt och korrekt. Trafikverket konstaterar att rutinerna för att uppdatera detta underlag, närmare bestämt kopplings-scheman och bilden i Trafikverkets övervakningssystem GELD (Gemensamt Eldriftsystem), inte hade följts efter att en entreprenör hade genomfört en driftomläggning i slutet på september 2018. Den otydliga ritningen konstaterar Trafikverket som det största enskilda skälet till att eldriftsingenjören var omedveten om felinställningen i elsystemet på sträckan.

Av Trafikverkets handlingar framgår att trafiken på den aktuella sträckan stoppades helt i ca 4,5 timme. Därefter öppnades ett spår helt. På det andra spåret var hastigheten nedsatt fram till dess att arbetet med att återställa anläggningen påbörjades den 23 oktober. Sammanlagt orsakade händelsen att 1 385 tåg försenades med sammanlagt 52 637 förseningsminuter.<sup>4</sup>

Vad gäller åtgärderna den 23–24 oktober menar Trafikverket att det inte rörde sig om ett banarbete utan om återställning av anläggningen. Arbetet som utfördes var inte planerat. Samrådet med järnvägsföretagen gällde

---

<sup>2</sup> Trafikverket (2018), Teknisk rapport 2018-10-14 Moholm-Väring kontaktledningsfel, UHte 18-122. Daterade 2018-11-19.

<sup>3</sup> Felinställningen bestod i att en fränskiljare som skulle ha varit öppen var sluten. Det innebär att två brytare bara såg hälften var av den potentiella felströmmen som skulle ha syns i sin helhet för en av brytarna.

<sup>4</sup> Trafikverket (2018), Teknisk rapport 2018-10-14 Moholm-Väring kontaktledningsfel, UHte 18-122, s. 7.

vilken tid som arbetet kunde genomföras med minsta störning. Om kortslutningen inte hade inträffat, hade anläggningen inte behövt återställas.

## Skäl för beslutet

### Aktuella bestämmelser

#### *Järnvägslagen*

Ett järnvägsföretag får hänskjuta tvister till Transportstyrelsen om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen (2004:519) står i överensstämmelse med lagens 5–7 kapitel. Detta framgår av 8 kap. 9 § järnvägslagen och 1 kap. 2 § järnvägsförordningen (2004:526).

Transportstyrelsen ska därmed pröva beslut som rör rätten att utföra och organisera trafik på järnvägsnät (5 kap.), tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster (6 kap.) eller uttag av avgifter (7 kap.). Det kan också ingå fastställelse av villkor i trafikeringsavtal.

Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 7 kap. 5 a § järnvägslagen som ska gälla vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen. (6 kap. 22 a § första stycket denna lag.)

Det får i trafikeringsavtal göras undantag från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i fråga om

1. lågt trafikerade järnvägsnät,
2. delar av järnvägsnät, där risken för driftsstörningar på grund av parts avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen är obetydlig, och
3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig (6 kap. 22 a § andra stycket samma lag).

Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltare och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att förebygga driftsstörningar i järnvägssystemet (7 kap. 5 a § järnvägslagen).

För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 6 kap. 22 a § samma lag tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser. (6 kap. 4 a § järnvägslagen.)

Bestämmelserna i 6 kap. 4 a § och 22 a § första stycket samt 7 kap. 5 a § järnvägslagen är en implementering av art. 35.1 i det så kallade SERA-direktivet (2012/34/EU)<sup>5</sup>.

#### *Järnvägsförordningen*

Enligt 5 kap. 9 a § i järnvägsförordningen ska den verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter som avses i 6 kap. 4 a och 7 kap. 5 a § järnvägslagen utformas i enlighet med de grundprinciper som framgår av bilaga VI punkt 2 a-b och d-h till SERA-direktivet. I direktivets bilaga VI finns en lista över de klasser och underklasser som alla förseningar ska hänföras till. Bland dessa klasser kan bl.a. nämnas ”Hantering av drift/planering som kan hänföras till infrastrukturförvaltaren” och ”Infrastrukturanläggningar som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren”. I denna bilaga finns en klassning av externa orsaker som inte kan hänföras till varken infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretag, däribland ”konsekvenser av väderleksförhållanden och naturliga förhållanden” (orsaksklass 8.4).

En infrastrukturförvaltare ska vidare enligt 5 kap. 9 b § samma förordning registrera och rapportera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen enligt 6 kap. 4 a § järnvägslagen i en kodstruktur som motsvarar den som anges i direktivet.

#### *Förarbeten*

I prop. 2010/11:25<sup>6</sup> anges bl.a. följande om systemet med kvalitetsavgifter. Den direkta orsaken och eventuellt bakomliggande orsaker och vilken part som kan anses ansvarig för varje avvikelse ska identifieras och rapporteras. Det anges vidare att det, utöver att dessa uppgifter behövs för att fastställa om avgift ska betalas och av vem, är ett lika viktigt syfte att skapa underlag för att överväga vilka åtgärder som bör vidtas och av vem för att höja kvaliteten i framtiden. Händelser som ligger utanför resp. påverkanssfär omfattas inte av kravet. Det skulle exempelvis kunna handla om en brand invid spåret som varken järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare orsakat.

#### **Trafikverkets JNB och interna stödjande dokument**

I Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning (JNB) bilaga 6 B anges de orsakskoder som tillämpas i kvalitetsavgiftssystemet. I avsnitt 2.3 i bilagan anges under rubriken ”Infrastrukturorsaker” koden IEA för Elanläggningar. I avsnitt 2.5 under rubriken ”Olyckor och tillbud” finns ONA för Naturhändelser. I bilaga 6 B i JNB avsnitt 2.1 anges under ”Driftledningsorsaker” koden DPS 01 för felaktig hantering eller beslut av personal.

---

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (2012/34/EU) av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i den ursprungliga lydelsen.

<sup>6</sup> Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet sid. 31.



I Trafikverkets instruktion rörande orsakskoder<sup>7</sup> finns en närmare förteckning över när olika orsakskoder används. Där framgår att koden ONA används då djur påverkar anläggningen, men inte är påkörda, exempelvis vid en kortsluten kontaktledning. DPS 01 används vid direktplanerade arbeten/färder där tågklararen felplanerat start- eller sluttid. Detta gäller dock inte arbete för akut felavhjälpning, då koden för felet som behöver åtgärdas används. Detta dokument är inte regeldokument, utan ett ”stöddokument för den operativa personalen i samband med orsaksrapporteringen [...] och ska användas som stöd om det är oklart vilken kod som ska registreras”.

### Transportstyrelsens bedömning

Green Cargo har yrkat att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att ändra orsakskoden till ”elfel” för den aktuella händelsen. Såsom Transportstyrelsen uppfattat detta yrkande syftar Green Cargo på orsakskoden IEA - infrastrukturorsaker/elanläggningar). Transportstyrelsen prövar därför om orsakskoden bör ändras från ONA (olyckor och tillbud, naturhändelse) till IEA (. Transportstyrelsen ska också pröva om de sista två dygnens arbete med att återställa anläggning ska anses vara ”felaktigt oplanerat banarbete” och därmed få en lämpligare orsakskod, exempelvis DPS 01 (driftledningsorsaker – felaktig hantering eller beslut av personal). Slutligen ska Transportstyrelsen ta ställning till Green Cargos önskan om tillsyn, vilket Transportstyrelsen uppfattar som ett yrkande.

#### *1. Var Trafikverkets orsakskodning ONA (olyckor och tillbud, naturhändelse) korrekt?*

Enligt Transportstyrelsens mening är kodningen av händelsen som ONA (naturhändelse) inte förenlig med 6 kap. 22 a § järnvägslagen då Trafikverket till avgörande del orsakat driftsstörningen.

Det råder inget tvivel om att kontaktledningen kortslöts på grund av att en fågel landade på ledningen. Om detta är båda parter överens.

Den omfattande driftstörningen uppstod dock på grund av att kontaktledningen var strömförande på grund av fel i Trafikverkets anläggning. Felet gjorde att det tog längre tid bryta strömmen till kontaktledningen än vad det borde ha gjort. Detta fel ledde till branden i signalkioskerna och det tog tid att återställa dessa. Hade det inte varit fel i Trafikverkets anläggning hade branden inte uppstått och störningarna hade därmed inte blivit så omfattande som de blev.

Den felaktiga inställningen i elanläggningen hade kunnat upptäckas av den eldriftsingenjör som övervakar anläggningen. Det framgår dock av

---

<sup>7</sup> TDOK 2014:0259, s. 7.



Trafikverkets utredning att ingenjören inte hade tillgång till tillräckligt tydliga underlag för att kunna upptäcka felet. Detta berodde i sin tur på att rutiner för uppdatering av kopplingschema eller GELD-bild inte har följts .

Enligt Transportstyrelsens mening hade Trafikverket således kunnat vidta åtgärder för att förebygga flertalet av de följd effekter och driftstörningar som uppstod. Den driftstörning som framstår som sannolik utan en felaktig driftläggning bedöms låg i förhållande till den faktiska driftstörningen under tio dygn. Green Cargo har uppskattat att driftstörningen under normala omständigheter skulle ha varat i 6-8 timmar. Trafikverket har inte invänt mot detta och såvitt kan förstås av uppgifterna i verkets egen utredning åtgärdades kontaktledningen samma dag.

Kvalitetsavgiften ska enligt järnvägslagen betalas av den part som orsakat avvikelserna för att ge aktörerna incitament att vidta skäliga åtgärder att förhindra driftstörningar. Det ska baseras på ett schabloniserat avgiftssystem. Enligt Transportstyrelsen är det angeläget att undvika höga utrednings- och transaktionskostnader som snarare skulle försena och fördyra hanteringen och därmed riskera att minska effekten av systemet. Det schabloniserade avgiftssystemet innebär enligt Transportstyrelsens dock inte att varje ursprunglig orsak kan avgöra vilken orsakskod som är tillämplig.

*2. Borde Trafikverket använda en orsakskod motsvarande "infrastrukturorsaker, elfel"?*

Störningarna berodde enligt Trafikverkets utredning på fel i elanläggningen. Enligt Transportstyrelsens mening borde därför händelsen orsakskodas med en av koderna under Infrastrukturorsaker – elanläggningar (IEA, så som de kommit till uttryck i avsnitt 2.4 i Bilaga 6 B till Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.) Vilken kod på nivå 3 som bör användas överlämnar Transportstyrelsen åt Trafikverket att avgöra.

*3. Borde de två sista dygnens avbrott ha orsakskodats med felaktigt oplanerat arbete (DPS 01)?*

De åtgärder som vidtogs under de två sista dygnen har vidare ett klart orsakssamband med den aktuella händelsen. Transportstyrelsen anser därför att driftstörningen inte ska delas upp i olika orsakskoder. Detta innebär inte ett ställningstagande från Transportstyrelsen om vad som ingår i begreppen "banarbete" eller "planerat banarbete". Transportstyrelsen har inte heller bedömt om den kommunikation som föregått återställandet var bristfällig.

*4. Frågan om tillsyn av hur Trafikverket hanterar rapporter av betydelse för kvalitetsavgiftssystemet*

Prövning av en tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen innebär ett avgörande i ett enskilt fall. Enligt Transportstyrelsens mening faller Green Cargos yrkande om tillsyn utanför ramen för vad som ska prövas i detta ärende.

## Övrigt

Ärendet innehåller aspekter som har betydelse ur ett elsäkerhetsperspektiv och ett arbetsmiljöperspektiv. När den strömförande kontaktledningen kom i kontakt med rälerna och signalkioskerna skulle det kunna finnas en risk för skada för personer som hade befunnit sig i närheten av anläggningen. Transportstyrelsen kommer därför delge Elsäkerhetsverket och Arbetsmiljöverket detta beslut.

## Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring ni vill ha.

Överklagandet ska ställas till Förvaltningsrätten i Falun men skickas till Transportstyrelsen, Box 267, 781 23 Borlänge. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom tre (3) veckor från det att ni tog del av detta beslut, eller, om ni företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom tre (3) veckor från den dag då beslutet meddelades.

\_\_\_\_\_

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör [REDACTED]. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör [REDACTED], enhetschef [REDACTED] och sektionschef [REDACTED] samt utredaren [REDACTED] och jurist [REDACTED] den senare föredragande.

[REDACTED]

[REDACTED]  
Generaldirektör

Kopia till  
Elsäkerhetsverket  
Arbetsmiljöverket