



## Konkurrens på spåret

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlas proposition 2008/09:176 Konkurrens på spåret och en följdmotion samt fem motioner från allmänna motionstiden 2008.

Regeringen föreslår i propositionen en stegvis öppning av marknaden för persontrafik på järnväg. Det innebär en öppning av marknaden för veckosluts- och helgtrafik fr.o.m. den 1 juli 2009 och för internationell persontrafik fr.o.m. 1 oktober 2009. Slutligen föreslås att marknaden för persontrafik på järnväg öppnas helt fr.o.m. den 1 oktober 2010.

Utskottet anser att konkurrens bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Enligt utskottets mening bör det inte förekomma några monopol på marknaden som hämmar kommersiell utveckling. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt ska avvecklas och alla kommersiella tågoperatörer stegvis ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet och föreslår att riksdagen antar de lagändringar som följer av detta.

Utskottet ser positivt på att regeringen avser att återkomma till riksdagen om *bokning, betalning och distribution av biljetter och färdhandlingar* samt samordning av tabeller m.m. Som utskottet ser det kan det ur ett resenärsperspektiv komma att krävas en obligatorisk samverkan när det gäller detta.

I fråga om *fordonsförsörjningen* får affärsverket Statens järnvägar under en övergångsperiod hyra ut eller sälja fordon till marknadsmässigt pris för att stimulera konkurrens bland kommersiella operatörer. Utskottet förutsätter att regeringen i den förutskickade redovisningen för riksdagen preciserar övergångsperioden tidsmässigt så att marknads aktörer kan förbereda sig för nya marknadsförhållanden.

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag eller bedömningar när det gäller krav på marknads aktörer, övriga konkurrensförutsättningar eller uppföljning och utvärdering, allt i syfte att trygga en för resenärerna väl fungerande järnvägstrafik.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag.  
I betänkandet finns tre reservationer (s, v, mp).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning .....	6
Bakgrund .....	6
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	7
Utskottets överväganden .....	8
Propositionen .....	8
Marknadsöppning m.m. ....	10
Krav på marknadens aktörer .....	11
Övriga konkurrensförutsättningar .....	11
Uppföljning och utvärdering .....	12
Konsekvenser .....	13
Motionerna .....	13
Utskottets ställningstagande .....	15
Övriga åtgärder på järnvägsområdet m.m. ....	18
Motionen .....	18
Utskottets ställningstagande .....	19
Reservationer .....	22
1. Marknadsöppning m.m., punkt 1 (s, v, mp) .....	22
2. Resanderåd, punkt 2 (s, v, mp) .....	23
3. Övriga åtgärder på järnvägsområdet m.m., punkt 3 (s, v, mp) .....	24
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	26
Propositionen .....	26
Följdmotionen .....	26
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008 .....	27
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	28

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. **Marknadsöppning m.m.**

Riksdagen

dels godkänner regeringens förslag om att upphäva SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund på järnvägsnät som förvaltas av staten,

dels antar regeringens förslag till

a) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),

b) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:176 punkterna 1–3 och avslår motionerna

2008/09:T16 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp) yrkande 1,

2008/09:T219 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) yrkande 2,

2008/09:T291 av Lars Tysklind (fp),

2008/09:T347 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp),

2008/09:T466 av Lennart Pettersson m.fl. (c) och

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 12.

*Reservation 1 (s, v, mp)*

## 2. **Resanderåd**

Riksdagen avslår motion

2008/09:T16 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp) yrkande 5.

*Reservation 2 (s, v, mp)*

## 3. **Övriga åtgärder på järnvägsområdet m.m.**

Riksdagen avslår motion

2008/09:T16 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp) yrkandena 2–4.

*Reservation 3 (s, v, mp)*

Stockholm den 19 maj 2009

På trafikutskottets vägnar

*Lena Hallengren*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas proposition 2008/09:176 Konkurrens på spåret och en motion som väckts med anledning av propositionen samt fem motioner från allmänna motionstiden 2008. I samband med utskottets beredning av ärendet har utskottet den 5 maj 2009 informerats av företrädare för SJ AB, Tågkompaniet AB och Jan Brandborn, f.d. utredare för Järnvägsutredningen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut redovisas i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar som regeringen i allt väsentligt följt.

## Bakgrund

### Reformarbetet inom EU

Inom EU pågår sedan tidigt 1990-tal ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Järnvägstransporter över gränserna hindras i dag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. För att överbrygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketen. Hittills har EU beslutat om tre olika järnvägspaket. Ytterligare förslag från kommissionen i form av ett s.k. paket 3,5 är under bearbetning. Paketet berör bl.a. den fria rörligheten för lok.

*Första järnvägspaketet*, som bl.a. innebar en ökad liberalisering av den internationella godstrafiken, införlivades i svensk rätt den 1 juli 2004.

*Andra järnvägspaketet* syftade till att påskynda liberaliseringen av den internationella godstrafiken. Resultatet av paketet var att godstrafiken på järnväg i EU öppnades för konkurrens den 1 januari 2006. Med det andra paketet blir det fritt fram för utländska operatörer att driva inhemsk godstrafik och för cabotage, dvs. lastning och lossning inom ett land där järnvägsförtaget inte har sitt säte, i internationell trafik. För att den fria marknaden inte ska påverka säkerheten inom systemen, innehöll paketet även ett direktiv om järnvägssäkerhet. Även direktiven om driftskompatibilitet uppdaterades, och en ny europeisk järnvägsmyndighet för driftskompatibilitet och säkerhet inrättades. Det andra järnvägspaketet syftade vidare till att i övrigt gå vidare med den marknadsöppning som påbörjades med det första järnvägspaketet. Andra järnvägspaketet införlivades i svensk rätt genom ändringar i järnvägslagen och järnvägsförordningen den 1 juli 2007.

*Tredje järnvägspaketet*, som syftar till att öppna marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare samt reglera tågresenärers rättigheter och skyldigheter, har ännu inte införlivats i svensk rätt.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en stegvis öppning av marknaden för persontrafik på järnväg. Den stegvisa processen inleds med att SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund upphävs. Regeringen har därefter för avsikt att genom en förordningsändring öppna marknaden för veckosluts- och helgtrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten fr.o.m. den 1 juli 2009.

Nästa steg innebär att hela det svenska järnvägsnätet öppnas för internationell persontrafik fr.o.m. den 1 oktober 2009. Härigenom genomförs direktiv 2007/58/EG om marknadsöppning för internationell persontrafik via ändringar i järnvägslagen (2004:519). Slutligen föreslås att marknaden för persontrafik på järnväg öppnas helt fr.o.m. den 1 oktober 2010.

För att underlätta för resenärer att hitta information om resealternativ föreslås att de som utför eller organiserar trafik ska vara skyldiga att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. De föreslås även vara skyldiga att lämna nödvändiga uppgifter för uppföljning och utvärdering av utvecklingen på persontrafikmarknaden till den myndighet regeringen bestämmer.

# Utskottets överväganden

## Propositionen

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen godkänner regeringens förslag att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt ska upphävas och att alla kommersiella tågoperatörer ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet och antar de lagändringar som följer av detta.

Riksdagen avslår motionerna.

Jämför reservationerna 1 (s, v, mp) och 2 (s, v, mp).

### **Regeringens utgångspunkter**

I oktober 2007 beslutade EU om det s.k. marknadsöppningsdirektivet, direktiv 2007/58/EG. Direktivet innebär att marknaden för internationell persontrafik öppnas på i stort sett hela det europeiska järnvägsnätet fr.o.m. den 1 januari 2010. Med propositionen ger regeringen förslag på hur direktivet ska genomföras i svensk lag.

Regeringen ser positivt på EU:s beslut att öppna den internationella marknaden för konkurrens. Det är ett viktigt men inte tillräckligt steg för att få mer dynamik, effektivare resursutnyttjande och snabbare utveckling av marknaden. Konkurrens bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Det finns således goda skäl att gå längre än vad direktivet kräver, och regeringen föreslår att även den nationella marknaden för persontransport på järnväg öppnas för konkurrens. Det bör inte förekomma några monopol på marknaden. SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt ska därför avvecklas och alla kommersiella tågoperatörer ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet.

För att möjliggöra en smidig övergång till den nya konkurrensutsatta marknaden kommer regeringen att successivt vidga andra trafikorganisationsrätt till marknadstillträde. Ett första steg tas redan i juli 2009 genom att tillåta att andra än SJ AB också får utföra s.k. helg- och veckoslutstrafik på det av staten förvaltade järnvägsnätet. Det ligger i linje med regeringens beslut i april 2007 att öppna marknaden för charter- och nattågstrafik. I oktober 2010 kommer den nationella persontrafikmarknaden på järnväg att öppnas helt för alla typer av trafik, för alla trafikorganisationsrätt och järnvägsföretag som har säte inom EES och Schweiz.



Marknaden för persontrafik på järnväg består i huvudsak av den interregionala, där SJ AB har ensamrätt att bedriva kommersiell trafik, samt den lokala och regionala marknaden, där trafiken huvudsakligen upphandlas av trafikhuvudmännen i länen under konkurrens mellan anbudsgivande operatörer. Till detta kommer den interregionala trafik som upphandlas av Rikstrafiken. Enligt regeringen tillför mer frihet och utrymme för kommersiella operatörer ökad dynamik i järnvägssektorn.

Förändrade pendlingsmönster, med regionförstoring ökad samverkan mellan närliggande regioner, kräver att även de regionala trafiksystemen samordnas och anpassas till dessa förändringar i samhället. Det är en uppgift som bör hanteras av regionala myndigheter. I linje med detta synsätt har regeringen bifallit ansökningar om gemensam trafikeringsrätt för samverkande trafikhuvudmän i landets norra och södra delar. Regeringen har dock inte beviljat trafikhuvudmännen någon ensamrätt till trafik inom dessa områden.

För den fortsatta utvecklingen av såväl kommersiell som samhällsstödd trafik måste berörda aktörer utgå ifrån en samexistens på en huvudsakligen gemensam infrastruktur. De ökade möjligheterna att bedriva kommersiell trafik på det svenska järnvägsnätet ökar möjligheterna till såväl konkurrens som samverkan, vilket kommer att leda till att nya och bättre transportlösningar utvecklas till förmån för resenärer i hela landet. Regeringens slutsats är att det är naturligt med en blandning av kommersiell och skattefinansierad trafik, och det är angeläget att de båda marknadsmodellerna ges goda förutsättningar till utveckling.

Från ett resenärsperspektiv är det inte avgörande vem som finansierat eller kör tågen. Resenärerna efterfrågar i första hand ett tillräckligt stort utbud med god kvalitet. Tåget ska gå och komma fram i tid, det ska vara pålitligt, bekvämt, säkert, rent, snyggt, prisvärt etc.

Regeringens uppfattning är att ökad konkurrens bidrar till en utveckling av trafikutbudet så att det bättre tillgodoser resenärernas olika önskemål. Resenären bör kunna välja mellan olika tjänsteleverantörer, precis som på andra områden. Resenären ska också lätt och fritt kunna kombinera olika delar av utbudet på marknaden till just sin hela resa. Det kräver att även konkurrerande operatörer samarbetar, bl.a. om tidtabeller och bytespunkter. Grundläggande är en samordning av informationen till trafikanterna, men det är även önskvärt att det finns möjligheter att kunna boka, betala och få biljetter för genomgående resor där flera färdmedel och operatörer är involverade. Här krävs en balansgång mellan å ena sidan operatörernas önskemål om frihet och konsumenternas önskemål om trafikslagsövergripande samordning av utbudet och dess villkor. Regeringen föreslår att samverkan om trafikantinformation fastställs i lag.

När förslagen i propositionen till fullo har genomförts den 1 oktober 2010 kommer Sverige att ha en helt öppen och konkurrensutsatt persontrafikmarknad på järnvägsområdet. Avgörande för om reformen ska kunna betraktas som framgångsrik är vad den kommer att betyda för resenärerna.

Regeringens entydiga ambition är att förbättra utbudet och kvaliteten inom järnvägstrafiken till fromma för resenärerna. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med ytterligare förslag som ökar förutsättningarna för konkurrens och medför ytterligare förbättringar för resenärerna. Det kommer bl.a. att ske i samband med beredningen av kommande betänkande från Utredningen om översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dir. 2008:55).

### **Marknadsöppning m.m.**

#### *Marknadsöppning för internationell och inrikes persontrafik på järnväg*

I propositionen föreslår regeringen att SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffas. Alla järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz samt alla auktoriserade organisatörer av järnvägstrafik med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz ges fr.o.m. den 1 oktober 2009 rätt att utföra respektive organisera internationell persontrafik på svenska järnvägsnät. Den 1 oktober 2010 utvidgas trafikeringsrätten till att gälla all inrikes persontrafik. Trafikhuvudmän får dock utföra eller organisera persontrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten endast i den utsträckning som regeringen bestämmer.

Vidare anför regeringen att andra än SJ AB i dag har rätt att utföra charter- och nattågstrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Enligt regeringens bedömning bör rätten den 1 juli 2009 vidgas till att omfatta helg- och veckoslutstrafik.

#### *Förhållandet mellan kommersiell och samhällsstödd trafik*

Regeringen bedömer att marknadsöppningen för såväl internationell som nationell kommersiell persontrafik bör ske utan att nya möjligheter att begränsa upphandlad eller kommersiell trafik införs. Den möjlighet som finns att med stöd av järnvägsförordningen skydda samhällsstödd trafik, som bedrivs på det av staten förvaltade järnvägsnätet, gentemot kommersiell trafik bör tas bort. Tills vidare behålls bestämmelsen att det krävs regeringens medgivande i varje särskilt fall för att trafikhuvudmännen ska få rätt att, var för sig eller i samverkan, organisera och utföra trafik utanför det egna länet på det av staten förvaltade järnvägsnätet.

#### *Särskild reglering av marknadstillträdet i samband med medfinansieringsprojekt m.m.*

Regeringen föreslår att regeringen ges rätt att begränsa rätten att organisera och utföra trafik mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats, dock inte för internationell persontrafik. Den EG-rättsliga definitionen av begreppet internationell persontrafik införs i järnvägslagen.

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av berört järnvägsföretag, berörd trafikorganisatör med auktorisation enligt 3 kap. 5 § eller berörd myndighet pröva om det främsta syftet med viss trafik är att befordra passagerare mellan olika stater inom EES samt Schweiz.

Vidare bedömer regeringen att när det svenska järnvägsnätet öppnas för konkurrens måste villkoren i det avtal som A-Train AB har med staten om exklusiva rättigheter att bedriva trafik mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats beaktas.

## **Krav på marknadens aktörer**

### *Obligatorisk trafikinformation m.m.*

Regeringen föreslår att den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheten att informera.

Regeringen bedömer att den information som operatörer och organisationer lämnar syftar till att stödja utveckling och drift av gemensamma och trafikslagsövergripande system för information till trafikanterna om all kollektivtrafik. Den myndighet regeringen utser bör samverka med berörda aktörer om systemets utveckling och se till att det är robust när persontransportmarknaden öppnas för konkurrens.

### *Långsiktiga och trafikslagsövergripande trafikförsörjningsprogram*

Regeringen bedömer att trafikhuvudmännen med utgångspunkt i utredningens förslag bör överväga former för och innehåll i långsiktiga och strategiska trafikförsörjningsprogram för all kollektivtrafik inom ramen för respektive ansvarsområde. Programmen bör kunna användas i såväl samband med fysisk och annan samhällsplanering som planering av infrastruktur på lokal, regional och nationell nivå.

## **Övriga konkurrensförutsättningar**

### *Kapacitetstilldelning*

Regeringen bedömer att kapacitetstilldelningen är av stor betydelse för att infrastrukturen ska kunna nyttjas så effektivt som möjligt och för att de eftersträfvade positiva effekterna för resenärerna av en ökad konkurrens ska uppnås. För järnvägsföretag och organisationer av järnvägstrafik är det viktigt att tilldelningen görs på ett förutsägbart och öppet sätt i enlighet med tydliga kriterier. Marknadsöppningen medför att betydelsen ökar av att dessa krav uppfylls. Banverket bör intensifiera sitt arbete med utveckling av prioriteringskriterier, metoder och verktyg och särskilt beakta möjligheterna att utnyttja ekonomiska styrmedel.

### *Tillgång till verkstäder och andra underhållsresurser*

Regeringen bedömer att Banverket och Jernhusen AB i sin planering bör beakta behovet av mark för nya terminal- och servicefunktioner i anslutning till spår och terminaler. Planeringen bör avse såväl befintlig mark som nyanskaffning av mark och syfta till att underlätta etablering av konkurrerande servicetjänster.

Jernhusen bör, särskilt när lokala monopol föreligger, verka för att berörda verkstadsfastigheter m.m. kan användas av tjänsteproducenter av olika verkstadsfunktioner som trafikutövare och fordonsägare behöver. Användning och uthyrning av fastigheterna bör göras så att det främjar konkurrens i tillhandahållandet av servicetjänster.

Regeringen kommer att följa utvecklingen av järnvägens servicefunktioner och vidta åtgärder för att säkerställa en väl fungerande konkurrens även inom denna del av järnvägssektorn.

### *Fordonsförsörjning*

Regeringen bedömer att en konkurrensneutral tillgång till fordon är en förutsättning för konkurrens på lika villkor. Trafikorganisations- och trafikföretags behov av fordon bör tillgodoses på marknadsmässiga och icke-diskriminerande villkor utan inslag av direkta eller indirekta statssubventioner.

SJ AB bör åläggas att till den 1 november 2009 redovisa sitt behov av fordon för de närmaste åren. De fordon som SJ AB inte nyttjar eller behöver som reserv bör överföras till affärsverket Statens järnvägar.

Statens järnvägar bör under en övergångsperiod få hyra ut eller sälja fordon till marknadsmässigt pris för att stimulera konkurrens bland kommersiella operatörer. Fordon för nattågstrafik bör tills vidare behållas av Statens järnvägar så att konkurrens vid upphandling av nattågstrafik kan upprätthållas. Rikstrafikens ansvar för att garantera Statens järnvägars ekonomi vid förvaltning och uthyrning av fordon för den av staten upphandlade trafiken bör tas bort.

### **Uppföljning och utvärdering**

Regeringen föreslår att den som utför eller organiserar persontrafik ska lämna nödvändiga uppgifter för uppföljning och utvärdering av utvecklingen på persontrafikmarknaden till den myndighet regeringen bestämmer. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna sådana uppgifter.

Regeringen bedömer att den nya lagstiftningen bör följas upp och utvärderas med avseende på effekter för resenärerna, persontransportmarknaden och samhället i olika delar av landet. Den myndighet som regeringen bestämmer bör ges ett samlat ansvar för att följa upp och utvärdera effekterna av den nya lagstiftningen. Utredningens förslag bör ingå som underlag för myndighetens vidare arbete.

## Konsekvenser

Enligt regeringen är det svårt att bedöma effekterna av den öppning för konkurrens som regeringen nu föreslår för den nationella och internationella marknaden för persontransport på järnväg. Ambitionen är att skapa större dynamik på marknaden och dynamik är genuint svår att kalkylera. Utvecklingen kommer sannolikt att kräva ytterligare lagstiftning och andra åtgärder från regeringens sida för att stimulera konkurrensen och förbättra för resenärerna och samhället. Det kräver en kontinuerlig uppföljning och utvärdering, vars resultat kommer att utgöra underlag för fortsatt reformarbete.

## Motionerna

### Marknadsöppning m.m.

*I motion 2008/09:T16 yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp) är motionärerna kritiska till regeringens förslag om att slopa SJ AB:s ensamrätt på statens järnvägsnät. Motionärerna anser bl.a. att förslaget kommer att missgynna den enskilda individen och leda till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Fler människor kan känna sig tvingade att ta bil eller flyg. Det kommer även att betyda att de miljö- och klimatmål som är uppsatta blir svåra eller rent av omöjliga att nå. I motionen föreslås därför att riksdagen avslår regeringens förslag att avskaffa SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.*

*I motion 2008/09:T219 yrkande 2 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) anförs bl.a. att för upphandling av tågtrafik i Sverige gäller den märkliga regeln att upphandling endast sker av olönsamma tågsträckor. SJ AB har alltså, trots avregleringen, fortfarande monopol på de sträckor som trafikeras av störst antal människor. Den mest lönsamma tågsträckan för SJ är Uppsalapendeln, och det är förklaringen till att denna sträcka inte är konkurrensutsatt. Eftersom SJ, med sin monopolställning, år efter år misslyckas med att få ordning på pendeln är det uppenbart att konkurrens behövs. Mot bakgrund av det ovanstående bör regelverket för upphandling av tågtrafik ändras så att även lönsamma sträckor, såsom Uppsalapendeln, utsätts för konkurrens, och en åtgärdsplan måste skapas för att förbättra situationen för de människor som arbetspendlar på sträckan Uppsala–Stockholm.*

*I motion 2008/09:T291 av Lars Tysklind (fp) tas frågor upp som rör villkor för utövande av persontrafik på järnväg efter att SJ AB:s trafikeringsmonopol upphört. Motionären anför att en förutsättning för generella insatser som ska styra resande från bil till kollektivtrafik är att ett högkvalitativt och kapacitetsstarkt alternativ verkligen står till förfogande. Med tanke på den tid infrastruktursatsningar tar är det därför ur samhällets syn-*

punkt särskilt viktigt att de tåglägen som redan finns tas i anspråk och utnyttjas till fullo genom tillräckliga tåglängder. Operatörerna kan möta sådana önskemål genom att göra punktinsatser med loktåg, reservhålla äldre motorvagnsenheter eller genom att vid behov växla upp lok för att svara mot motorvagnstågens trafikrytm. För att försäkra sig om dessa kapacitets- och kvalitetsreserver anser motionären att den framtida tilldelningen av trafikeringssrätter för persontrafik på huvudlinjerna bör förenas med vissa villkor som baseras på antaganden om trafikutvecklingen under trafikeringssperioden och säkrar tillgång till reservkapacitet.

*I motion 2008/09:T347 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp)* tas frågan också upp om SJ AB:s monopol. Motionärerna framhåller att priset för pendlarna på tågsträckan mellan Gävle och Uppsala–Stockholm är orimligt högt och anser att SJ ska konkurrensutsättas även på denna sträcka.

*I motion 2008/09:T466 av Lennart Pettersson m.fl. (c)* anförs bl.a. att när det gäller järnvägar har olika privata företagare inom transportsektorn förhört sig om möjligheten att köpa, hyra eller arrendera bansträckningar och att trafikera desamma. Tyvärr har inte Banverket varit speciellt lyhört för de privata initiativen, utan har fortsatt att låta banorna förfalla och t.o.m. avrustat dem på teknisk utrustning. Det rimliga vore i stället – i det fall Banverket konstaterar att det inte är intresserat av att underhålla en järnväg – att järnvägen ska bjudas ut på marknaden innan nedläggning får ske. Arrende är att föredra framför försäljning för att kunna ställa rätt krav på banans status och även för att kunna erbjuda andra transportörer möjlighet att trafikera om det önskemålet eller behovet uppstår. Det finns därför skäl att öppna fler möjligheter för andra aktörer att driva verksamhet när inte Banverket självt har intresse av en fortsättning.

*I motion 2008/09:T528 yrkande 12 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* framhålls bl.a. att tack vare stora satsningar på regionaltåg och snabbtåg har järnvägs- trafikerna de senaste åren haft stor betydelse för den regionala utvecklingen. Trots det kan man konstatera att utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner hämmas av alltför höga pendlingskostnader och bristfälligt trafikutbud på många sträckor. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. I ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet. Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. Staten och regionerna måste gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen.

## Resanderåd

I motion 2008/09:T16 yrkande 5 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp) framhålls att olika aktörer på järnvägsmarknaden ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresa genom att skapa ett s.k. resanderåd med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. De senaste årens ökning av antalet tågoperatörer har lett till sämre information och sämre överblickbarhet. Resenären ska inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen. De resande efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, t.ex. få uppgifter om ersättningstrafik, tidsförluster och rätten till ekonomisk ersättning. Riksdagen bör därför begära att regeringen låter utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett s.k. resanderåd.

## Utskottets ställningstagande

### Marknadsöppning m.m.

Utskottet ser positivt på EU:s beslut att öppna den internationella marknaden för konkurrens. Det är ett viktigt men inte tillräckligt steg för att få mer dynamik, effektivare resursutnyttjande och snabbare utveckling av marknaden. Konkurrens bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Utskottet har därför inget att invända mot regeringens förslag att även den nationella marknaden för persontransport på järnväg öppnas för konkurrens. Enligt utskottets mening bör det inte förekomma några monopol på marknaden som hämmar kommersiell utveckling. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt ska upphävas och alla kommersiella tågoperatörer ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet. Utskottet avstyrker därmed motion 2008/09:T16 yrkande 1 (v, s, mp), som föreslår att riksdagen avslår regeringens förslag.

Som utskottet ser det kommer motionsförslagen om ökad konkurrens på spåret med bl.a. upphävande av SJ AB:s trafikeringsrätt att bli tillgodosedda med regeringens förslag i propositionen. Motionerna 2008/09:T219 yrkande 2 (fp) och 2008/09:T347 (fp) avstyrks mot den bakgrunden.

När det gäller motion 2008/09:T291 (fp) om villkor för utövande av persontrafik vill utskottet erinra om att Banverket enligt regeringen bör intensifiera sitt arbete med utveckling av prioriteringskriterier, metoder och verktyg och särskilt beakta möjligheterna att utnyttja ekonomiska styrmedel. Utskottet anser – i likhet med regeringen – att ekonomiska styrmedel kan vara en del av de objektiva kriterier som används för att prioritera bland ansökningarna. Enligt regeringen bör därför Banverket i det fortsatta

arbetet särskilt uppmärksamma möjligheterna att använda avgifter som ett av flera instrument i en effektiv och öppen kapacitetstilldelningsprocess. Utskottet vill också peka på att Banverket har ansvaret för att i samverkan med marknads aktörer förbättra kapacitetstilldelningsprocessen och kan bestämma om man behöver tillsätta ett kapacitetstilldelningsråd. Enligt utskottets mening har regeringen uppmärksammat behovet av en effektiv tilldelning av kapacitet och utgår ifrån att detta leder till ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen i enlighet med vad som efterfrågas i motionen. *Motion 2008/09:T291 (fp)* avstyrks mot den bakgrunden.

I motion 2008/09:T466 (c) tas frågan om nedläggningshotade järnvägar upp. Utskottet vill med anledning av detta hänvisa till tidigare uttalanden hösten 2008 (bet. 2008/09:TU2). Utskottet har då bl.a. sett positivt på ett regeringsuppdrag till Banverket om ett effektivt utnyttjande av det kapillära järnvägsnätet. Enligt ett ytterligare uppdrag ska Banverket också djupare analysera om tidigare framlagda förslag är juridiskt möjliga och i så fall vilka samhällsekonomiska konsekvenser som varje enskilt förslag har. Vidare bör analysen också ta hänsyn till de åtgärder som planeras i det lågtrafikerade järnvägsnätet. En särskild hänsyn bör tas till vilka konsekvenserna blir för berörda delar av det kapillära järnvägsnätet i de fall nedläggningar planeras av det lågtrafikerade nätet. Mot bakgrund av att frågor av det slag som tas upp i motionen uppmärksammas av regeringen och nu bereds vidare inom Regeringskansliet anser utskottet att ytterligare initiativ inte är påkallat, varför *motion 2008/09:T466 (c)* avstyrks.

När det gäller motion 2008/09:T528 yrkande 12 (s) om bl.a. en fungerande tågtrafik vill utskottet inledningsvis anföra att för den fortsatta utvecklingen av såväl kommersiell som samhällsstödd trafik måste berörda aktörer utgå ifrån en samexistens på en huvudsakligen gemensam infrastruktur. De utökade möjligheterna att bedriva kommersiell trafik på det svenska järnvägsnätet ökar möjligheterna till såväl konkurrens som samverkan, vilket kommer att leda till att nya och bättre transportlösningar utvecklas till förmån för resenärer i hela landet. Det är naturligt med en blandning av kommersiell och skattefinansierad trafik, och det är angeläget att de båda marknadsmodellerna ges goda förutsättningar till utveckling. Från ett resenärsperspektiv är det inte avgörande vem som finansierat eller kör tågen. Resenärerna efterfrågar i första hand ett tillräckligt stort utbud med god kvalitet. Tåget ska gå och komma fram i tid, det ska vara pålitligt, bekvämt, säkert, rent, snyggt, prisvärt etc. Vidare vill utskottet framhålla vad regeringen anför om behovet av en mer långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken. Enligt regeringen bör trafikhuvudmännens trafikförsörjningsplaner utvecklas så att de kan underlätta användandet av kollektivtrafiken som ett instrument för samhällets utveckling. Med sitt uttalande resenärsperspektiv anser utskottet – i likhet med regeringen – att det är viktigt att programmen blir trafikslagsövergripande. Mot bakgrund av



det anförda anser utskottet att något initiativ från riksdagens sida i enlighet med vad som efterfrågas i motionen inte är påkallat. *Motion 2008/09:T528 yrkande 12 (s)* avstyrks följaktligen.

Utskottet vill med anledning av regeringens förslag om informationsskyldigheten för den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg särskilt framhålla att välinformerade konsumenter är av avgörande betydelse för att konkurrensen ska fungera väl. Utskottet ser därför positivt på att det ska krävas en obligatorisk samverkan om information till trafikanter. Som utskottet ser det kan det dock ur ett resenärsperspektiv komma att krävas en obligatorisk samverkan även vad gäller *bokning, betalning och distribution av biljetter och färdhandlingar* samt samordning av tabeller m.m. Enligt utskottets mening bör ny teknik kunna tas till vara vid utvecklingen av ett sådant gemensamt system för att bli användarvänligt och underlätta biljettbokningen m.m. för resenärerna. Utskottet ser därför positivt på att regeringen avser att återkomma till riksdagen i denna fråga.

När det gäller *fordonsförsörjningen* får – enligt propositionen – affärsverket Statens järnvägar under en övergångsperiod hyra ut eller sälja fordon till marknadsmässigt pris för att stimulera konkurrens bland kommersiella operatörer. Regeringen aviserar att återkomma till riksdagen i olika frågor som behandlas i propositionen. Utskottet förutsätter att regeringen då gör en precisering av övergångsperioden tidsmässigt så att marknadens aktörer kan förbereda sig för nya marknadsförhållanden.

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag eller bedömningar i propositionen när det gäller krav på marknadens aktörer, övriga konkurrensförutsättningar, uppföljning och utvärdering eller konsekvenser. Utskottet föreslår således att riksdagen godkänner regeringens förslag om att upphäva SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund på järnvägsnät som förvaltas av staten samt antar regeringens förslag till ändringar i järnvägslagen (2004:519) som följer av detta.

## **Resanderåd**

I *motion 2008/09:T16 yrkande 5 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp)* förslås skapande av ett s.k. resanderåd.

Utskottet vill inledningsvis framhålla att järnvägsmarknaden hittills präglats av ett lagreglerat monopol, där staten spelat en relativt återhållsam roll. All utveckling har skett under frivillig samverkan mellan aktörerna. För att säkerställa dagens samverkan och driva på en vidare utveckling på en avreglerad marknad krävs sannolikt ett visst ökat statligt engagemang och att staten ställer krav på samverkan utifrån ett uttalat resenärsperspektiv.

För att säkra ett fungerande system för information till resenärer om möjligheter att företa resor föreslår regeringen att den som utför eller organiserar linjetrafik på järnväg ska lämna uppgifter om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Utskottet välkomnar att det i järnvägslagen nu föreskrivs om denna uppgiftsskyldighet samt om bemyn-

digande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas. Av propositionen framgår att den myndighet regeringen utser bör samverka med berörda aktörer om systemets utveckling och se till att systemet är robust när persontrafikmarknaden öppnas för konkurrens. Utskottet utgår ifrån att det gemensamma systemet för trafikinformation utformas utifrån ett uttalat resenärsperspektiv och säkerställs i fråga om robusthet.

Mot bakgrund av vad utskottet nu anfört är ytterligare initiativ såsom skapande av ett s.k. resanderåd inte påkallat. *Motion 2008/09:T16 yrkande 5 (v, s, mp)* avstyrks följaktligen.

## Övriga åtgärder på järnvägsområdet m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om bl.a. ökade medel för drift och underhåll samt investeringar i järnvägsnätet med hänvisning till tidigare ställningstagande om bl.a. en kraftfull satsning på trafikens infrastruktur för framtidens resor och transporter.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

### Motionen

I *motion 2008/09:T16 yrkande 2 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp)* understryker motionärerna att ekonomin ska kunna växa och transporterna öka utan att utsläppen ökar. Sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan från transportsektorn behöver brytas. Motionärerna vill öka satsningarna på tåg och järnväg och fortsätta att prioritera järnväg före väg. Tågtransporter är ekologiskt hållbara, de utgör en oerhört viktig tillväxtfaktor och de håller ihop Sverige. En viktig åtgärd för att få fler att i närtid välja att åka kollektivt är att minska förseningarna i tågsystemet. Den enskilde resenären ska i vardagen inte behöva drabbas av oro och frustration över att inte komma fram i tid. För att komma till rätta med de omfattande förseningarna krävs *ökade statliga medel till underhåll av järnvägen*, menar motionärerna.

I samma motion (*yrkande 3*) är motionärerna övertygade om att rejäla investeringar i järnväg är bra för långsiktigt ökad tillväxt, för att för resenären skapa effektiva, bekväma och säkra resor och inte minst för att flytta över fler godstransporter från väg till järnväg. Motionärerna vill att tågresorna ska fortsätta att öka, både de regionala och de långväga persontransporterna. Detta ska åstadkommas bl.a. genom utbyggnad av järnvägskapaciteten över hela landet och genom ökad samordning mellan transportslagen. Ett bärande inslag i framtidens transport- och klimatpolitik

måste vara överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårbunden trafik, vilket innebär *kraftfulla satsningar på investeringar i nya järnvägar*.

Att resa kollektivt är att resa hållbart framhåller motionärerna vidare (*yrkande 4*). Att investera i kollektivtrafik är därför ett av de viktigaste medlen för att nå målet om hållbara transporter. Insatser behövs för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Åtgärder som skulle gynna den enskilda resenären är t.ex. anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragnings, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum m.m. I många städer runt om i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket lett till stora framgångar både i ökat kollektivtrafikresande och i minskad klimatpåverkan. Motionärerna anser att det även i Sverige finns stora möjligheter för den lokala spårtrafiken att utvecklas i större tätorter; därigenom ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Dessvärre vill regeringen försämra statens stöd till kollektivtrafiken genom att dra in statsbidraget till trafikhuvudmännen för anskaffning av regionala spårfordon, vilket är helt fel väg att gå, enligt motionärerna. Motionärerna vill i stället att staten bidrar till investeringar i *kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken*.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har tidigare under riksmötet behandlat de frågor som tas upp i *motion 2008/09:T16 yrkandena 2–4 (v, s, mp)*.

När det gäller motionens yrkanden om järnvägsinvesteringar och drift och underhåll av järnvägen vill utskottet inledningsvis hänvisa till utskottets ställningstaganden i betänkande 2008/09:TU2 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt. Utskottet tillstyrkte då regeringens förslag till planeringsram för 2010–2021, som innebar en kraftigt ökad satsning på infrastrukturen. Regeringen föreslog att sammanlagt 417 miljarder kronor skulle avsättas för åtgärder i transportinfrastrukturen under perioden, varav 136 miljarder kronor för drift och underhåll av vägar, 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar och 217 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet. Tillsammans med den amortering av Banverkets och Vägverkets lån på drygt 25 miljarder kronor som föreslogs i tilläggsbudget 2 till statsbudgeten för 2008 och den amortering på 10 miljarder kronor som genomfördes under 2007 bedömde utskottet liksom regeringen att den nya planeringsramen skapade goda förutsättningar för att möta de behov som finns inom transportsystemet och åstadkomma de förbättringar som eftersträvas, och utskottet välkomnade den välbehövliga ambitionshöjningen.

Utskottet underströk också med hänsyn till tidigare bristande överensstämmelse mellan planeringsnivåer och anslagstilldelning betydelsen av en realistisk planeringsram och välkomnade därför att den föreslagna ramen stod i samklang med de anslagshöjningar som regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2009.

I fråga om motionärernas förslag om *ökade statliga medel till underhåll av järnvägen (yrkande 2)* vill utskottet också hänvisa till regeringens budgetproposition för 2009, varav framgår att anslaget för drift, underhåll och trafikledning föreslås öka från 4 612 miljoner kronor 2008 till 5 067 miljoner kronor 2009. Vidare framgår det av budgetpropositionen att regeringen i de s.k. närtidsatsningarna för 2009 och 2010 föreslår att 240 miljoner kronor går till drift, underhåll och trafikledning.

Enligt utskottets mening har regeringen väl uppmärksammat frågan om banunderhåll av järnvägen, och utskottet anser att något initiativ från riksdagens sida i enlighet med vad som efterfrågas i motionen inte är påkallat. *Motion 2008/09:T16 yrkande 2 (v, s, mp)* avstyrks mot den bakgrunden.

Motionärerna yrkar också på *kraftfulla satsningar på investeringar i nya järnvägar (yrkande 3)*. Utöver vad utskottet inledningsvis anfört om planeringsramen för 2010–2021 vill utskottet erinra om att i samband med budgetbehandlingen hösten 2008 (bet. 2008/09:TU1) var utskottet väl införstått med behovet av ett transportsystem som hanterar klimatutmaningarna och samtidigt bidrar till en samhällsutveckling med hållbar tillväxt. Hållbara och konkurrenskraftiga transporter är därför en utgångspunkt i inriktningsplaneringen 2010–2021. Som utskottet såg det var regeringens satsningar i närtid angelägna projekt där stora förseningar skett i genomförandet, bl.a. till följd av kraftiga prishöjningar i anläggningsbranschen. Den tidigare regeringen hade också efterlämnat infrastrukturprojekt som inte visat sig vara fullt finansierade. Utskottet välkomnade därför regeringens kraftfulla initiativ för att påskynda förbättringar i trafiksystemet och rätta till bristerna i finansieringen av infrastrukturen.

Vidare ansåg utskottet att det fanns ett antal angelägna järnvägsprojekt i landet, och utskottet såg därför positivt på att Banverket i sin investeringsplan redovisar en ökning av investeringarna med 1,6 miljarder kronor mellan 2008 och 2010. Motsvarande ökning för väginvesteringar var 858 miljoner kronor.

Enligt utskottets mening är regeringens avvägningar om järnvägsinvesteringar väl avvägda mot de behov, förutsättningar och resurser som finns. Något initiativ från riksdagens sida anses därför inte påkallat. *Motion 2008/09:T16 yrkande 3 (v, s, mp)* avstyrks mot den bakgrunden.

När det gäller *kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken (yrkande 4)* har utskottet i tidigare betänkanden bl.a. framhållit att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem och att kollektivtrafiken, som utgör en viktig del i denna utveckling, ska vara

attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet. Utskottet har också hänvisat till det avrapporterade regeringsuppdraget till Vägverket och Banverket, benämnt Koll framåt, där berörda myndigheter och berörda aktörer gemensamt tagit fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling och som nu bereds vidare. Utskottet har också pekat på vad utskottet i ett utlåtande över kommissionens grönbok om stadstrafik (utl. 2007/08:TU5) bl.a. framhållit om samhällsplaneringens centrala betydelse för att få till stånd väl fungerande trafiksystem i städerna. Utskottet framhöll bl.a. också vikten av att det i vissa fall omständliga och långdragna planeringsförfarandet för att anlägga spårssystem i många länder skulle kunna nedbringas genom en mer effektiv planeringsprocess.

Utöver dessa tidigare uttalanden om kollektivtrafiken vill utskottet nu också peka på vad regeringen framhåller i propositionen 2008/09:176 Konkurrens på spåret om att det av flera skäl finns behov av en mer långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken. I dagens lagstiftning om den lokala och regionala kollektivtrafiken, lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik, föreskrivs att trafikhuvudmännen ska ta fram trafikförsörjningsplaner. Däremot föreskrivs inget om deras närmare innehåll, utformning eller uppföljning. I likhet med regeringen anser utskottet att dessa planer bör utvecklas så att de kan underlätta användandet av kollektivtrafiken som ett instrument för samhällets utveckling. Utskottet vill också peka på att i direktivet till Utredningen om översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dir. 2008:55) ingår att överväga former för en långsiktig strategisk planering. Utskottet ser därför positivt på att regeringen kommer att återkomma med en samlad bedömning av kommande förslag från denna utredning och föreliggande järnvägsutredning.

Utskottet anser inte mot bakgrund av det anförda att initiativ från riksdagens sida är påkallat, varför *motion 2008/09:T16 yrkande 4 (v, s, mp)* avstyrks.

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### **1. Marknadsöppning m.m., punkt 1 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår

dels regeringens förslag om att upphäva SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund på järnvägsnät som förvaltas av staten, dels regeringens förslag till

a) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),

b) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) och

tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2008/09:T16 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp) yrkande 1 och

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 12 och

avslår proposition 2008/09:176 punkterna 1–3 och motionerna

2008/09:T219 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) yrkande 2,

2008/09:T291 av Lars Tysklind (fp),

2008/09:T347 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp) och

2008/09:T466 av Lennart Pettersson m.fl. (c).

#### *Ställningstagande*

Propositionen ger inga tillfredsställande svar på frågan om hur avregleringen gynnar resenärerna. Utgångspunkten måste i stället vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse av persontransporter på järnväg. Kortsiktiga ekonomiska perspektiv som minskar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan aldrig vara till gagn för samhället. Vi menar att det stora problemet inte är att det finns för få tågoperatörer, utan att det är kapacitetsbrist på spår och för lite avsatta medel till ett eftersatt banunderhåll. Vi anser att ett borttagande av SJ:s ensamrätt på det sätt som regeringen föreslår i propositionen inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Kapacitetsbrister kan

åtgärdas genom att bygga fler järnvägar och att höja anslaget till banunderhållet. Det är en politik som vi rödgröna eftersträvar. Vi anser också – till skillnad från regeringen – att järnvägstrafiken redan i dag är konkurrensutsatt eftersom tåg konkurrerar med andra trafikslag, främst buss, bil och flyg.

Vidare tycker vi att regeringen endast fokuserat på operatörerna i propositionen och glömmer bort resenärerna. Vi menar i stället att det är den enskilda resenären som ska vara i fokus när man ska lösa ett transportbehov inom persontrafiken. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Vi avvisar därför regeringens förslag om att slopa SJ AB:s ensamrätt på statens järnvägsnät. Förslaget kommer att missgynna den enskilda individen och leda till en försämrad och mer svåröverskådlig järnvägstrafik. Fler människor kan komma att känna sig tvingade att ta bilen eller flyget när järnvägstrafiken avregleras. Det kommer att betyda att fastlagda miljö- och klimatmål blir svåra eller rentav omöjliga att nå. Vi föreslår därför att riksdagen avslår regeringens förslag om att avskaffa SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten med anknytande lagförslag. Regeringen bör i stället återkomma till riksdagen med förslag som enbart följer EU:s direktiv om marknadsöppning för internationell persontrafik, så att förutsättningarna för aktörerna att anpassa sig till en avreglerad internationell järnvägsmarknad blir på lika villkor. I sammanhanget bör vidare övervägas de krav som bör gälla för att upprätthålla en väl fungerande persontrafik på järnvägsnätet.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

## **2. Resanderåd, punkt 2 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T16 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

För att kunna öka det kollektiva resandet är det enligt vår uppfattning viktigt att den enskilda resenären får god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär. Vi anser att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresande genom att skapa ett s.k. resanderåd med uppgift att samordna informationen till de resande när bl.a. förseningar

inträffar. De senaste årens ökning av antalet operatörer på spåret har lett till sämre information och sämre överblickbarhet. Resenärerna ska inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen utan i stället så snabbt som möjligt få korrekt information om tidsförluster och om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, exempelvis kan det röra sig om frågor om ersättningstrafik eller rätten till ekonomisk ersättning. Vi anser att man bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett s.k. resanderåd.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

### **3. Övriga åtgärder på järnvägsområdet m.m., punkt 3 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkänner för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T16 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp) yrkandena 2–4.

#### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att ekonomin ska kunna växa utan ökade utsläpp i transportsektorn. Sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan från transportsektorn behöver brytas. Vi vill öka satsningarna på tåg och järnväg, och vi vill fortsätta att prioritera järnväg före väg. En viktig åtgärd för att få fler att välja att åka kollektivt är att minska förseningarna i tågsystemet. Den enskilda resenären ska i vardagen inte behöva drabbas av oro och frustration över att inte komma fram i tid. För att komma till rätta med de omfattande förseningarna krävs ökade statliga medel till underhåll av järnvägen.

Vi är också övertygade om att rejäla investeringar i järnväg är bra för långsiktigt ökad tillväxt, för att skapa effektiva, bekväma och säkra resor för resenären och inte minst för att flytta över fler godstransporter från väg till järnväg. Vi anser att det krävs tydliga prioriteringar när infrastrukturen byggs ut under de närmaste åren. De beslut som vi fattar i dag kommer att påverka den svenska transportstrukturen en lång tid framöver. Investeringar i ny infrastruktur fordrar en prioritering av projekt som sammantaget bidrar till att minska utsläppen. Kapaciteten för ökade spårbundna transporter måste höjas radikalt. Vi anser att målet bör vara att öka kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter med 50 %. Ett bärande inslag i framtidens transport- och klimatpolitik måste således



vara en överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårbunden trafik, vilket innebär kraftfulla satsningar på investeringar i nya järnvägar.

Att resa kollektivt är att resa hållbart, anser vi vidare. Att investera i kollektivtrafik är därför ett av de viktigaste medlen för att nå målet om hållbara transporter. Insatser behövs för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Åtgärder som skulle gynna den enskilda resenären är t.ex. anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragning, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum m.m. I många städer runtom i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket lett till stora framgångar både genom ökat kollektivtrafikresande och genom minskad klimatpåverkan. Vi anser att det även i Sverige finns stora möjligheter för den lokala spårtrafiken att utvecklas i större tätorter och därigenom öka kollektivtrafikens attraktivitet. Dessvärre vill regeringen försämra statens stöd till kollektivtrafiken genom att dra in statsbidraget till trafikhuvudmännen för anskaffning av regionala spårfordon. Detta anser vi vara helt fel väg att gå. I stället bör staten bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2008/09:176 Konkurrens på spåret:*

1. Riksdagen godkänner regeringens förslag om att upphäva SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund på järnvägsnät som förvaltas av staten (avsnitt 5.1).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

### Följdmotionen

*2008/09:T16 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp):*

1. Riksdagen avslår regeringens proposition Konkurrens på spåret, som innebär att SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statens medel till banunderhåll måste öka.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att framtidens transport- och klimatpolitik måste baseras på överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårbunden trafik, vilket innebär kraftfulla satsningar på investeringar i nya järnvägar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

*2008/09:T219 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta att lönsamma tågsträckor såsom Uppsala–Stockholm utsätts för konkurrens från andra trafikföretag.

*2008/09:T291 av Lars Tysklind (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om villkor för utövande av persontrafik på järnväg efter att SJ:s trafikeringsmonopol upphört.

*2008/09:T347 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ ska konkurrensutsättas på tågsträckan mellan Gävle och Uppsala–Stockholm.

*2008/09:T466 av Lennart Pettersson m.fl. (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbudande av nedläggningshotade järnvägar till privata företag.

*2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s):*

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

### 1 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom<sup>1</sup> föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)  
*dels* att 1 kap. 4 §, 4 kap. 3 §, 5 kap. 1, 2 och 4 §§ och 6 kap. 25 § samt rubriken till 4 kap. ska ha följande lydelse,  
*dels* att rubriken närmast före 5 kap. 1 § ska sättas närmast före 5 kap. 2 §,  
*dels* att det i lagen ska införas sju nya paragrafer, 4 kap. 1 a §, 5 kap. 2 a, 2 b, 2 c, 5 och 6 §§ och 8 kap. 9 a §, samt närmast före 5 kap. 1, 5 och 6 §§ samt 8 kap. 9 a § nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

**4 §<sup>2</sup>**

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

*delsystem*: del av järnvägssystem,

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

*fordonsimnehavare*: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon,

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

*Internationell persontrafik*:  
*persontrafik mellan olika stater inom EES samt Schweiz med tåg vars samliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz,*

*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,

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44, Celex 32007L0058).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2007:452.

*järnvägsnät*: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

*järnvägssystem*: järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen,

*trafikhuvudman*: den som är trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik,

*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.

#### 4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

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

##### 1 a §

*Den som utför eller organiserar persontrafik enligt denna lag ska till den myndighet som regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för persontrafik.*

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

##### 3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses i 1 § och den skyldighet att lämna uppgifter som avses i 1 a §.

#### 5 kap.

##### *Allmänt*

##### 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.

Regeringen meddelar föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2, 2 a och 3 §§, har rätt att utföra eller organisera *trafik* 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.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver vad som anges i 2, 2 a och 3 §§, har rätt att utföra eller organisera *trafik* på det järnvägsnät som förvaltaren råder över.

*En internationell sammanslutning av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES jämte Schweiz, med ändamål att utföra internationella persontransporter 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.*

## 2 §

*Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra internationell persontrafik på svenska järnvägsnät.*

## 2 a §

*Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera internationell persontrafik på svenska järnvägsnät.*

## 2 b §

*Regeringen får meddela föreskrifter om i vilken utsträckning en trafikhuvudman får utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.*

## 2 c §

*Regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. En sådan begränsning får dock inte gälla för internationell persontrafik.*

**4 §<sup>3</sup>**

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 och 3 §§ gäller inte på lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2, 2 a och 3 §§ gäller inte på lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

**Informationsskyldighet****5 §**

*Den som utför eller organiserar persontrafik enligt denna lag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.*

**Bemyndigande****6 §**

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den informationsskyldighet som avses i 5 §.*

**6 kap.****25 §<sup>4</sup>**

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 §, förfarande vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§ (däribland fastställande av tågplan), förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §, krav för att kunna medges undantag enligt 24 § andra

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§,
2. beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §,
3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §,
4. förfarande vid *ansökan om och tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§ (däribland fastställande av tågplan),*

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2007:452.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2007:452.

stycket samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

5. förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §,

6. krav för att kunna medges undantag enligt 24 § andra stycket, samt

7. skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

## 8 kap.

### *Prövning av internationell persontrafik*

#### 9 a §

*Tillsynsmyndigheten ska på begäran av berört järnvägsföretag, berörd organisatör enligt 3 kap. 5 § eller berörd myndighet pröva om det främsta syftet med viss trafik är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz.*

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2009 i fråga om 1 kap. 4 §, 4 kap. 3 §, 5 kap. 2 b, 2 c och 6 §§, 6 kap. 25 § samt 8 kap. 9 a § och i övrigt den 1 oktober 2009.

2. Vid prövning av mål eller ärenden enligt 8 kap. 9 § som har anhängiggjorts före den 1 oktober 2009 gäller äldre föreskrifter.



## 2 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Häriigenom föreskrivs att 5 kap. 2 och 2 a §§ järnvägslagen (2004:519) ska ha följande lydelse.

*Föreslagen lydelse enligt lagförslag 1*

*Föreslagen lydelse*

### 5 kap.

#### 2 §

Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra *internationell* persontrafik på svenska järnvägsnät.

Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra persontrafik på svenska järnvägsnät

#### 2 a §

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera *internationell* persontrafik på svenska järnvägsnät.

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera persontrafik på svenska järnvägsnät.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2010.

2. Vid prövning av mål eller ärenden enligt 8 kap. 9 § som har anhängiggjorts före den 1 oktober 2010 gäller äldre föreskrifter.