



Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Vidare behandlas 48 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014.

Propositionen innehåller förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Direktivet innehåller delvis nya regler om möjligheter att undanta vissa järnvägsnät och verksamheter från delar av regelverket. Regeringen föreslår därför att järnvägslagens tillämpnings- och undantagsbestämmelser justeras. Lagen kompletteras även med ytterligare regler om tillhandahållande av järnvägstjänster. Regeringen föreslår även att den nuvarande bestämmelsen om särskilt tillstånd för den som bedriver verksamhet av mindre omfattning upphävs och ersätts av ett nytt tillstånd – nationellt säkerhetstillstånd. Utskottet anser att förslagen i propositionen är väl avvägda och tillstyrker därför propositionens lagförslag med en viss lagteknisk justering och den ändringen att tidpunkten för ikraftträdande bestäms till den 1 juli 2015.

Med anledning av motionsförslag om ökad kollektivtrafik finner utskottet att det finns anledning att understryka vikten av kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik och föreslår därför ett tillkännagivande till regeringen om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att branschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås.

Utskottet avstyrker övriga motionsförslag med hänvisning bl.a. till den pågående utredningen om järnvägens organisation.

I betänkandet finns 9 reservationer (M, C, FP, KD, SD och V) och 2 särskilda yttranden (SD och V).

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden.....	7
Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde	7
Järnvägssystemets organisation	18
Samhällsuppdrag	20
Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur	21
Ansvar för järnvägsstationer m.m.	26
Kapacitetstilldelning.....	27
Resenärsfrågor.....	28
Statistik.....	30
Vissa säkerhetsfrågor	31
Ökad kollektivtrafik	32
Upprivning av kollektivtrafiklagen.....	38
Tillgänglighet inom kollektivtrafiken.....	39
Prissättningen på Öresundsbron	43
Cykel på kollektivtrafiken	44
Arlandabanan	46
Gotlandstrafiken	47
Reservationer	49
1. Järnvägssystemets organisation, punkt 2 (V)	49
2. Samhällsuppdrag, punkt 3 (V).....	50
3. Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur, punkt 4 (M, C, FP, KD) ..	50
4. Resenärsfrågor, punkt 7 (M, C, FP, KD).....	51
5. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (SD).....	53
6. Ökad kollektivtrafik, punkt 10 (V).....	54
7. Tillgänglighet inom kollektivtrafiken, punkt 12 (V)	54
8. Cykel på kollektivtrafiken, punkt 14 (V).....	55
9. Gotlandstrafiken, punkt 16 (V).....	56
Särskilda yttranden	58
1. Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, punkt 1 (V).....	58
2. Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur, punkt 4 (SD)	59
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	60
Propositionen	60
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15	60
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	66

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) med de ändringarna att

- a) den nya paragrafen 1 kap. 6 § betecknas 1 kap. 7 § och
- b) tidpunkten för ikraftträdande bestäms till den 1 juli 2015.

Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2014/15:120.

2. Järnvägssystemets organisation

Riksdagen avslår motionerna

- 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 5,
- 2014/15:481 av Catharina Bråkenhielm (S),
- 2014/15:764 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (S) och
- 2014/15:1185 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

Reservation 1 (V)

3. Samhällsuppdrag

Riksdagen avslår motionerna

- 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6 och
- 2014/15:2283 av Pyy Niemi m.fl. (S).

Reservation 2 (V)

4. Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

- 2014/15:931 av Matilda Ernkrans m.fl. (S),
- 2014/15:2049 av Lars Eriksson m.fl. (S),
- 2014/15:2136 av Per Klarberg m.fl. (SD) och
- 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 3 (M, C, FP, KD)

5. Ansvar för järnvägsstationer m.m.

Riksdagen avslår motion

- 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 8 och 9.

6. Kapacitetstilldelning

Riksdagen avslår motion

- 2014/15:1071 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2.

7. Resenärsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

- 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 11 och 14,
- 2014/15:809 av Lena Ek och Anders Åkesson (C),
- 2014/15:1263 av Oscar Sjöstedt och Paula Bieler (SD),

2014/15:1500 av Åsa Coenraads (M),
 2014/15:2199 av Fredrik Olovsson (S) och
 2014/15:2864 av Pyyri Niemi m.fl. (S) yrkande 2.

Reservation 4 (M, C, FP, KD)

8. Statistik

Riksdagen avslår motion
 2014/15:2036 av Lars Eriksson (S).

9. Vissa säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motion
 2014/15:241 av Per Klarberg (SD).

Reservation 5 (SD)

10. Ökad kollektivtrafik

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 12,
 bifaller delvis motionerna

2014/15:720 av Eva Sonidsson och Jasenko Omanovic (S),

2014/15:1681 av Rasmus Ling (MP) yrkande 2 och

2014/15:2742 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (C) samt
 avslår motionerna

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 13,

2014/15:356 av Lotta Finstorp (M) och

2014/15:1681 av Rasmus Ling (MP) yrkande 1.

Reservation 6 (V)

11. Upprivning av kollektivtrafiklagen

Riksdagen avslår motion
 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 12.

12. Tillgänglighet inom kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:100 av Edward Riedl (M),

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 15,

2014/15:721 av Eva Sonidsson (S),

2014/15:1346 av Kristina Yngwe m.fl. (C),

2014/15:2122 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och

2014/15:2333 av Saila Quicklund (M).

Reservation 7 (V)

13. Prissättningen på Öresundsbron

Riksdagen avslår motion

2014/15:647 av Patrick Reslow (M).

14. Cykel på kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 16 och 17 samt

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP) yrkande 8.

Reservation 8 (V)

15. Arlandabanan

Riksdagen avslår motion

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 3 och 4.

16. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:31 av Nina Lundström (FP) yrkande 2 och

2014/15:929 av Christer Engelhardt (S).

Reservation 9 (V)

Stockholm den 21 maj 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M), Lars Tysklind (FP) och Gunnar Hedberg (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. I betänkandet behandlas även 46 motionsförslag från den allmänna motionstiden 2014 om bl.a. järnvägspolitik, kollektivtrafik, tillgänglighet i kollektivtrafiken, Arlandabanan och Gotlandstrafiken. En förteckning över behandlade förslag redovisas i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

I samband med ärendets beredning sammanträffade utskottet med företrädare för SJ AB den 26 mars 2015, Sveriges Bussföretag den 9 april 2015, Samtrafiken i Sverige AB, X2AB, Resenärsforum och Mälåb den 14 april 2015 samt Utredningen om järnvägens organisation och Trafikverket den 23 april 2015.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet). SERA-direktivet utgör en sammanslagning och omarbetning av direktiven i det första järnvägspaketet, som antogs 2001. Stora delar av direktivet är därför redan införlivat i svensk rätt, men det innehåller också delvis nya regler.

I propositionen föreslås bl.a. att järnvägslagens tillämpnings- och undantagsbestämmelser justeras och att den kompletteras med ytterligare regler om tillhandahållande av järnvägstjänster. Regeringen föreslår även att den nuvarande bestämmelsen om särskilt tillstånd för den som driver verksamhet av mindre omfattning upphävs och ersätts av ett nytt tillstånd – nationellt trafik-säkerhetstillstånd. I propositionen föreslås vidare att bestämmelser om myndighetstillstånd (auktorisering) för den som organiserar järnvägstrafik upphävs. Regeringen föreslår även regler som genomför direktivets bestämmelser om regleringsorganets (i Sverige Transportstyrelsen) oberoende.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 15 juni 2015.

Utskottets överväganden

Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag ändring i järnvägslagen med en viss lagteknisk justering och den ändringen att tidpunkten för ikraftträdande bestäms till den 1 juli 2015.

Jämför särskilt yttrande 1 (V).

Bakgrund

Organisationsförändringar och marknadsöppning inom järnvägen

År 1988 fattade riksdagen beslut om att infrastrukturorganisationen inom järnvägen skulle skiljas från trafikverksamheten. Dåvarande Statens järnvägar delades upp i ett affärsverk, Statens järnvägar (SJ), med ansvar för tågtrafiken och en förvaltningsmyndighet, Banverket, med ansvar för den statliga järnvägens infrastruktur. Järnvägsinspektionen bildades som en självständig enhet inom Banverket med ansvar för säkerheten inom järnvägssektorn. Staten tog genom Banverket det fulla ansvaret för investeringar och underhåll av infrastrukturen, och SJ blev ett järnvägsföretag som betalade banavgifter för att få använda spåren. SJ fortsatte att ha exklusiv rätt att bedriva järnvägstrafik på stambanenätet medan länstrafikhuvudmännen övertog trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom länen, varvid de kunde upphandla trafik av olika järnvägsföretag.

År 1996 öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens. Vid årsskiftet 2000/2001 bolagiserades affärsverket Statens järnvägar och delades upp i bl.a. SJ AB, Green Cargo AB, Euromaint AB, Swemaint AB och Jernhusen AB. Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras 2007 då SJ:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. Våren 2009 beslutade riksdagen om en fortsatt stegvis öppning av den svenska järnvägsmarknaden (bet. 2008/09:TU18, rskr. 2008/09:293). Den 1 juli 2009 öppnades marknaden för veckosluts- och heltrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten. Nästa steg innebar att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell persontrafik den 1 januari 2010. Härigenom genomfördes direktiv 2007/58/EG om marknadsöppning för internationell persontrafik via ändringar i järnvägslagen (2004:519). Slutligen beslutades att marknaden för persontrafik på järnväg skulle öppnas helt den 1 oktober 2010. SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffades därmed. Sedan dess har alla tågoperatörer likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet.

EU:s järnvägspaket

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. järnvägspaketet. Syftet med de europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att göra det möjligt att framföra tågen mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. Hittills har EU beslutat om tre olika järnvägspaket.

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

Det andra järnvägspaketet syftade till att påskynda liberaliseringen av den internationella godstrafiken. Resultatet av paketet var att godstrafiken på järnvägarna i EU öppnades för konkurrens den 1 januari 2006. Med det andra paketet blev det fritt fram för utländska operatörer att bedriva godstrafik i ett annat land och för cabotage i internationell trafik, dvs. lastning och lossning inom ett land där järnvägsföretaget inte har sitt säte. För att den fria marknaden inte skulle påverka säkerheten inom systemen innehöll paketet även ett direktiv om järnvägssäkerhet. Vidare uppdaterades direktiven om driftskompatibilitet och en ny europeisk järnvägsmyndighet för driftskompatibilitet och säkerhet – Europeiska järnvägsbyrån (ERA) – inrättades. Det andra järnvägspaketet syftade också till att i övrigt gå vidare med den marknadsöppning som hade påbörjats med det första järnvägspaketet. Det andra järnvägspaketet införlivades i svensk rätt genom ändringar i järnvägslagen och järnvägsförordningen den 1 juli 2007.

Det tredje järnvägspaketet syftade till att öppna marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare samt reglera tågresenärers rättigheter och skyldigheter. I kommissionens förslag om ökad rörlighet för lok, det s.k. järnvägspaketet 3,5, fortsätter EU-arbetet med att underlätta järnvägstransporter över gränserna. Där föreslås bl.a. regler som underlättar s.k. ömsesidigt erkännande, dvs. att ett lok som är godkänt för att tas i bruk i ett land även får användas i andra EU-länder utan att behöva godkännas på nytt. Förslaget syftar även till att öka takten i arbetet med att införa gemensamma tekniska standarder. Arbetet har hittills resulterat i direktiv 2008/57/EG som är en sammanslagning av de två tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Genom ändringar i säkerhetsdirektivet har det bl.a. införts krav på att varje fordon ska ha en underhållsansvarig enhet (Entity in charge of Maintenance, ECM) och på certifiering av ECM för godsvagnar. Vidare har kommissionen omarbetat det första järnvägspaketet, och 2012 antogs ett direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Det s.k. SERA-direktivet ska vara införlivat i medlemsstaternas lagstiftning sommaren 2015.

Mot bakgrund av att järnvägstrafiken trots de vidtagna åtgärderna har en låg marknadsandel i förhållande till de olika transportsättens andel av de totala transporterna inom EU valde kommissionen att den 30 januari 2013 lägga fram ett fjärde järnvägspaket. I paketet ingår ett paraplymeddelande, sex rättsakter och tre rapporter som tillsammans syftar till att komma ännu närmare en gemensam europeisk järnvägsmarknad och förbättra järnvägens kvalitet och effektivitet inom EU. Paketet innehåller bl.a. bestämmelser som ska undanröja administrativa och tekniska hinder, öppna marknader, skapa oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och undvika förtäckt diskriminering. Kommissionens förslag omfattar tre huvudområden: ökade befogenheter för ERA, marknadsöppning för nationell persontrafik och starkare krav på vertikal separation och oberoende infrastrukturhållare. Det fjärde järnvägspaketet är alltså ett föremål för förhandlingar inom EU.

Utredningen om järnvägens organisation

Hösten 2012 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation borde genomföras (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare skulle göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med utredningen är att föreslå sådana förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredaren lämnade den 2 december 2013 delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83). Den 18 december 2013 anordnade utredningen ett remissmöte i riksdagen. I utredningens delbetänkande görs bl.a. en inventering och redogörelse för potentiella förbättringsområden.

I april 2014 fattade regeringen beslut om ett tilläggsdirektiv för utredningen (dir. 2014:52). Enligt direktiven ska förslag lämnas till förbättringar av järnvägssystemets organisation inom områdena järnvägens framtida utveckling, rollfördelning och samordning, transporttjänster av god kvalitet på en öppen marknad, användning och tilldelning av kapacitet, byggande och underhåll av infrastrukturen, tillgång till tjänster samt reglering, tillsyn och uppföljning. Uppdraget ska redovisas senast den 23 december 2015.

I december 2014 beslutade regeringen bl.a. att utredaren senast den 31 mars 2015 ska delredovisa vissa frågor om byggande och underhåll av infrastrukturen. Utredaren har sedermera överlämnat delredovisningen Koll på anläggningen (SOU 2015:42).

Propositionen

SERA-direktivet

Det uttalade syftet bakom det s.k. SERA-direktivet (Single European Railway Area) är att förenkla, förtydliga och modernisera huvuddelen av den EU-reglering på järnvägsområdet som tillkom 2001 genom antagandet av det s.k. första järnvägspaketets rättsakter. I propositionen anges att det primära bakomliggande syftet med bestämmelserna i SERA-direktivet är oförändrat. Vidare framförs att regleringen i SERA-direktivet i huvudsak är en marknadsreglering som syftar till att öppna järnvägsmarknaden och bättre integrera järnvägen som en del av den inre marknaden. Reglerna ska ge förutsättningar för en utveckling av järnvägstrafiken samtidigt som medlemsstaterna med hjälp av offentliga medel ska kunna driva och utveckla lämplig järnvägsinfrastruktur.

I propositionen anges att den svenska järnvägsmarknaden och dess delmarknader består av ett förhållandevis stort antal aktörer som antingen äger och förvaltar infrastruktur och anläggningar för kringtjänster eller bedriver trafik i egen eller annans regi. Vidare finns ett flertal företag som erbjuder järnvägstjänster på andras anläggningar. Regeringen menar att endast ett fåtal av företagen bedriver verksamhet på ett sätt eller i en sådan omfattning som direktivet syftar till att reglera. I syfte att undvika detaljreglering och onödig administrativ belastning bör därför dessa förslag, där direktivet så medger, undantas från onödig marknadsreglering.

Krav för att verka på järnvägstransportmarknaden

Vid genomförandet av direktiven i det första järnvägspaketet 2004 infördes bestämmelser om att inte enbart järnvägsföretag utan även andra intressenter skulle få ansöka om infrastrukturkapacitet på svenska järnvägsnät. Det kunde handla om industriföretag, speditörer eller, på persontrafiksidan, trafikhuvudmän. För att säkerställa att företagen var lämpliga att organisera järnvägstrafik infördes i järnvägslagen ett krav på tillstånd i form av auktorisation för den som organiserar järnvägstrafik utan att själv utföra trafiken. I SERA-direktivet görs rätten att låta även andra sökande än järnvägsföretag ansöka om kapacitet obligatorisk, varför regeringen föreslår att järnvägslagens krav på auktorisation för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik upphävs.

I propositionen framhålls att framtagandet av en tågplan är en komplicerad process och det därför är viktigt att man på förhand vet att de som deltar i processen är seriösa, kunniga och har ekonomisk förmåga att organisera den trafik för vilken kapacitet tilldelas. Mot bakgrund av direktivets bestämmelser föreslår därför regeringen att fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställs av infrastrukturförvaltaren, har rätt att organisera trafik på svenska järn-

vägsnät. Regeringen föreslår vidare att infrastrukturförvaltaren i beskrivningen av järnvägsnätet får uppställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om infrastrukturkapacitet.

I propositionen föreslås även att bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävs och att den som bedriver verksamhet med stöd av ett särskilt tillstånd får fortsätta med detta till utgången av 2018. Bakgrunden till förslaget är att undantaget i järnvägslagen, dvs. möjligheten att operera med stöd av ett särskilt tillstånd i stället för att inneha både en licens och ett säkerhetsintyg, omfattar fler verksamheter än vad som är tillåtet enligt SERA-direktivet.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Mot bakgrund av att regeringen föreslår att bestämmelsen om särskilt tillstånd bör upphävas måste den ersättas av ett annat tillstånd, med mer begränsat tillämpningsområde. I propositionen anges att tillståndet endast kommer att gälla för verksamheter som varken behöver marknadsregleras eller omfattas av säkerhetsreglering enligt EU-rättsliga krav, utan endast omfattas av en nationell säkerhetsreglering. De verksamheter som även i fortsättningen kommer att omfattas av undantagsregeln blir persontrafik eller museitrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur och de verksamhetsutövare som endast bedriver godstrafik på s.k. industrispår. Regeringen framhåller att bestämmelsen om vilka aktörer som ska omfattas av möjlighet att bedriva verksamhet med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd därför bör kompletteras och omfatta både de fall då järnvägsnätet används för transporter av ägarens gods och de fall nätet används för transporter av infrastrukturförvaltarens gods.

Licenser

Enligt SERA-direktivet ska inget företag tillåtas tillhandahålla järnvägstransporttjänster såvida det inte har beviljats ett ”lämpligt” tillstånd (i svenska lagen licens). Regeringen föreslår att det införs en uttrycklig bestämmelse om att en licens får anpassas till verksamhetens art och omfattning. Regeringen föreslår även att dagens formulering av försäkringskrav ändras till att licens ska beviljas den som genom försäkring eller tillräcklig garanti täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken.

I SERA-direktivet återfinns ett antal detaljerade bestämmelser om krav för att beviljas licens, omprövning av licenser och förnyad prövning av licenser. Regeringen föreslår därför att det i järnvägslagen införs ett bemyndigande varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om licenser, omprövning av licenser, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser.

Begränsningar i trafikeringsrätt och regellättnader för infrastruktur-förvaltare

I propositionen framhålls att en av de viktigaste rättigheterna för dem som ansvarar för järnvägstrafik är ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Att ha trafikeringsrätt innebär inga garantier för att tilldelas tåglägen, men ger en möjlighet att ansöka om tågläge och delta i kapacitetstilldelningsprocessen. I dagens reglering undantas lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik, och järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastruktur-förvaltaren för transporter av eget gods (s.k. industrispår). I propositionen föreslår regeringen att definitionen av vilka nät som ska anses utgöra s.k. industrispår vidgas något. Vidare upphävs det rådande generella undantaget från kraven på redovisning av järnvägsverksamhet för lokala och regionala järnvägsnät för persontrafik eller museitrafik och ersätts av en särskild undantagsbestämmelse i kapitlet om redovisning.

I propositionen föreslås vidare undantag som syftar till att minska den administrativa bördan för förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster. Bland annat föreslår regeringen att när det gäller bestämmelserna om tilldelning av infrastruktur och avgifter ska endast de bestämmelser som riktar sig till tjänsteleverantörer eller till ägaren av en anläggning för tjänster tillämpas för den som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster.

Vidare föreslår regeringen att tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden ska undantas från järnvägslagens bestämmelser om kapacitetstilldelning och uttag av avgifter. Regeringen framför att om infrastrukturen faller under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till SERA-direktivet, ska Europeiska kommissionens beslut först begäras in. Av propositionen framgår att det i dagsläget är oklart vad som avses med begreppen strategisk betydelse samt hur den relevanta järnvägsmarknaden kommer att definieras i det enskilda fallet.

Tillgång till järnvägstjänster

I propositionen anges att regelverket om tillhandahållande av tjänster utökas genom SERA-direktivet. Det införs en rad nya bestämmelser som syftar till att garantera alla som avser att bedriva trafik på ett visst nät tillträde till de tjänster som anses vara mest grundläggande och till de anläggningar där tjänsterna tillhandahålls, dvs. både tillträde till spåren i anläggningen och till de tjänster som tillhandahålls i anläggningen. Regeringen föreslår därför att en tjänsteleverantör på ett icke-diskriminerande sätt ska ge järnvägsföretag och andra sökande tillträde till följande anläggningar och tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar: tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning, tjänster i godsterminaler, tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling, sidospår för uppställning, tjänster i

underhållsanläggningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar, tjänster i andra tekniska anläggningar än som avses ovan samt tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt, järnvägstjänster i hamnanläggningar, tjänster för olycksundsättning och tjänster i bränsledepåer.

Regeringen föreslår att tjänsteleverantör definieras på följande sätt i järnvägslagen: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som regleras i järnvägslagen. Vidare föreslår regeringen att tyngre underhåll definieras enligt följande: arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur trafik.

I propositionen föreslås vidare att om en anläggning för en grundläggande tjänst inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggning, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att den helt eller delvis kan hyras eller leasas. I propositionen anges att detta krav inte gäller om det kan visas att anläggningen ska användas för något annat ändamål.

Regeringen föreslår vidare att en tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst så långt möjligt ska tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist. Ett avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska om möjligt innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Regeringen föreslår att avslagsbeslutet ska vara skriftligt om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

När det gäller tilläggstjänster och extra tjänster föreslår regeringen att en tjänsteleverantör som åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande tillhandahåller en sådan tjänst ska vara skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. Regeringen anger att de tilläggstjänster som avses är tillhandahållande av drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, kontroll av farligt gods samt assistans för drift av icke-standardtåg. De extratjänster som avses är telekommunikationstjänster, tillhandahållande av extra information, teknisk kontroll av rullande materiel, biljettförsäljning på stationer samt tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

När det gäller avgifter för tjänster föreslår regeringen att avgifter för järnvägstjänster och för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen i anläggningen för tjänster ska vara icke-diskriminerande. Regeringen anger vidare att avgiften för grundläggande tjänster inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för tilläggstjänster och extratjänster om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster. Som rimlig vinst ska anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn

till den risk tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren. Regeringen framhåller att avgiftsbestämmelserna för tjänster även ska gälla för infrastruktur i terminaler som ägs och förvaltas av staten.

I propositionen föreslår regeringen att om det vid prövning av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänstetillhandahållaren ska tilldela den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

Styrning av infrastrukturförvaltare

SERA-direktivet reglerar förekomsten av tre olika typer av dokument som på olika sätt syftar till att klargöra roller, ansvar och åtaganden i den del av järnvägsinfrastrukturen som finansieras med offentliga eller offentligrättsligt reglerade medel. Det gäller 1) en indikativ strategi för utveckling av den nationella infrastrukturen, 2) infrastrukturförvaltares verksamhetsplaner och 3) avtalsöverenskommelser mellan medlemsstaten och de berörda infrastrukturförvaltarna.

När det gäller den nationella indikativa strategin bedömer regeringen att denna motsvaras av de nuvarande nationella infrastrukturplanerna varför några ytterligare bestämmelser med anledning av direktivet inte torde krävas.

För att införliva direktivets krav på infrastrukturförvaltares verksamhetsplaner föreslår regeringen att infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel ska anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Regeringen föreslår vidare att verksamhetsplanen ska innehålla en redogörelse för den planerade användningen och utvecklingen av järnvägsnätet. I propositionen anges att innan verksamhetsplanen antas ska infrastrukturförvaltare ge de berörda företagen, organisationerna och myndigheterna möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen. Regeringen föreslår vidare att tillsynsmyndigheten ska få besluta att en förvaltare av lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden ska undantas från krav på att upprätta en verksamhetsplan. Men om infrastrukturen faller under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till SERA-direktivet ska EU-kommissionens beslut först begäras in. Vidare föreslås att det i järnvägslagen införs ett föreskriftsbemyndigande varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om verksamhetsplaner.

När det gäller avtal med incitament till infrastrukturförvaltare m.m. är det den behöriga myndigheten som ska ingå avtalsöverenskommelser med infrastrukturförvaltarna. I propositionen föreslås att regeringen bör fullgöra uppgiften som behörig myndighet. Det innebär att det är regeringen som tecknar avtal om incitament eller, när det gäller Trafikverket, vidtar motsvarande regleringsåtgärder. I propositionen anges att regeringen, om det bedöms lämpligt, bör ha möjlighet att överlåta skyldigheten att ingå avtal till annan part. Regeringen

bedömer vidare att befintliga avtal och regleringsåtgärder mellan staten och de berörda infrastrukturförvaltarna i stor utsträckning redan uppfyller de krav som ställs i direktivet.

I propositionen föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådana register. I propositionen anges att för att undvika onödig administration och hålla kostnaderna nere bör Trafikverkets arbete med att utveckla ett sådant register så långt möjligt samordnas med andra berörda infrastrukturförvaltare som bör ges möjlighet att utnyttja det utvecklingsarbete som Trafikverket härmed gjort.

Organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad

För att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska leva upp till direktivets krav på redovisningsmässig åtskillnad föreslår regeringen att de särredovisa verksamheterna. I propositionen föreslås att allmänna medel som betalas ut till det ena av dessa två verksamhetsområden inte får överföras till det andra. Regeringen föreslår vidare att ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska särredovisa verksamheterna. I propositionen föreslås även att allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet inte får överföras till andra verksamheter och ska redovisas enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Regeringen föreslår dock att skyldigheten att särredovisa inte ska gälla för verksamhet vid fristående lokala och regionala järnvägsnät för persontrafik, med undantag för järnvägsföretag som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

För att direktivets krav på organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad ska uppfyllas i vissa särskilda fall föreslår regeringen att om en tjänsteleverantör som tillhandahåller grundläggande tjänster står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska tjänsteleverantören och detta företag dels ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, dels organisera verksamheten så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget. Regeringen föreslår även att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om redovisningsskyldighet och bokföring samt om krav på oberoende i fråga om organisation och beslutsfattande.

Regleringsorganets oberoende

I propositionen framhålls att regeringen bedömer att Sverige redan genom generella regleringar uppfyller de flesta krav på regleringsorganets oberoende

som ställs i SERA-direktivet. Enligt regeringen finns det dock ett par bestämmelser i direktivet som inte har någon motsvarighet i svensk lagstiftning. I propositionen föreslås därför att den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för tillsynsbeslut om marknadsregleringar, årligen ska göra en åtagande- och intresseförklaring. I propositionen anges att i denna förklaring ska den direkta eller indirekta anknytning som befattningshavaren har till företag i järnvägsbranschen och som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet uppges. Regeringen föreslår vidare att en sådan befattningshavare under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphör inte får utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av den aktuella tillsynen. Regeringen bedömer att det är generaldirektören och chefen för Transportstyrelsen som kommer att omfattas av kraven.

Övriga frågor som kräver lagändringar

I propositionen anges att SERA-direktivet innehåller ett flertal mindre ändringar som redan införts i svensk lagstiftning. Regeringen bedömer samtidigt att vissa av dessa kräver en ändring i järnvägslagen, medan vissa kan regleras i förordning eller myndighetsföreskrifter. Regeringen föreslår följande ändringar.

Enligt järnvägslagen får infrastrukturförvaltare reservera infrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. För att uppfylla direktivets krav föreslår regeringen att en sådan reservation av infrastruktur för viss trafik endast får ske efter samråd med berörda parter.

Vidare anges i propositionen att ett ramavtal ska innehålla villkor som gör att avtalet kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja infrastrukturen och ska gälla i fem år. Regeringen föreslår att ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik ska gälla i 15 år om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov. Om det finns synnerliga skäl får ett sådant ramavtal ingå för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om egenskaper hos den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. I propositionen anges att sådana villkor bl.a. får avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet.

I propositionen konstateras att enligt den nuvarande regleringen i järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren vid störningar i tågtrafiken vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Regeringen föreslår att bestämmelsen kompletteras med ett krav på att infrastrukturförvaltaren i detta syfte ska ha utarbetat en beredskapsplan. Vidare föreslår regeringen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om åtgärder vid störningar, röjnings- och nödsituationer samt beredskapsplaner.

Regeringen föreslår vidare att det i järnvägslagen införs en bestämmelse om att den som överlåtit ett tågläge ska uteslutas från tilldelning av tågägen under den innevarande eller nästkommande tågplanepérioden.

Enligt järnvägslagen får ett järnvägsföretag eller någon annan sökande till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares eller tjänsteleverantörs beslut överensstämmer med järnvägslagens marknadsregleringar. Regeringen föreslår i propositionen att den tid inom vilken ett beslut i tvisten ska meddelas förkortas från två månader till sex veckor.

Avgifter

Regeringen föreslår att järnvägslagen kompletteras med en bestämmelse om skyldighet för infrastrukturförvaltare att samarbeta med andra förvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät. I propositionen anges att behovet av konkurrenskraftiga avgifter för internationell trafik särskilt ska beaktas. Vidare föreslår regeringen att det införs ett bemyndigande som gör det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om avgiftssamarbetet.

Enligt järnvägslagen får infrastrukturförvaltare, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och som avslutats efter den 15 mars 1986, ta ut högre avgifter än marginalkostnad i de fall projektet inte hade kommit till stånd om inte avgifterna hade tagits ut. I propositionen föreslår regeringen att datumet för vilket projektet ska ha avslutats ändras till efter utgången av 1988.

Regeringen föreslår vidare att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter samt krav på offentliggörande av sådana analyser.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 15 juni 2015. Regeringen föreslår vidare följande övergångsbestämmelser.

- Den som vid ikraftträdandet har särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av detta tillstånd till utgången av 2018.
- Den som vid ikraftträdandet har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät enligt 5 kap. 2 a och 3 §§ med stöd av en auktorisation enligt 3 kap. 5 och 6 §§, fortsätter att ha denna rätt till utgången av 2016.
- Bestämmelserna om karens i 8 kap. 3 d § tillämpas första gången i fråga om författningstagare som anställts vid tillsynsmyndigheten efter ikraftträdandet.
- Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inlett före ikraftträdandet.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis kan utskottet konstatera att EU-direktiv enligt EU-rättsliga regler är rättsakter som är bindande för medlemsstaterna i fråga om de resultat som ska uppnås. Medlemsstaterna är således skyldiga att i sina regelverk genomföra direktiv på ett sätt som säkerställer att ändamålen uppnås.

Utskottet finner att regeringens förslag om att genomföra det s.k. SERA-direktivet i svensk rätt är väl avvägda och välkomnar att regeringen har haft som ambition att minska den administrativa bördan för järnvägens aktörer men också att ge goda förutsättningar för effektiv konkurrens på järnvägens transportmarknader.

Av 22 § författningssamlingsförordningen (1976:725) framgår att en författning som kungörs i en författningssamling om möjligt ska ges ut så att författningssamlingens abonnenter får den i god tid innan den träder i kraft. Riksdagen har också vid flera tillfällen uttalat att tiden mellan det att en författning kungörs, dvs. utkommer från trycket i Svensk författningssamling (SFS), och författningens ikraftträdande bör vara minst fyra veckor (se bl.a. bet. 2014/15:KU10). För att denna tidsfrist inte ska äventyras när det gäller de lagändringar som behandlas i detta betänkande är det enligt utskottets mening önskvärt att senarelägga ikraftträdandet av dessa lagändringar. Utskottet föreslår följaktligen att tidpunkten för ikraftträdande bestäms till den 1 juli 2015.

Utskottet föreslår även att 1 kap. 6 § i stället betecknas 1 kap. 7 §.

Utskottet tillstyrker därmed delvis regeringens proposition 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Järnvägssystemets organisation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om järnvägssystemets organisation med hänvisning till den pågående utredningen om järnvägens organisation.

Jämför reservation 1 (V).

Motionerna

I motion 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 framförs att järnvägen bör återregleras och att samhället bör ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet. I yrkande 5 framförs att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att SJ ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. Som skäl för yrkandena framförs bl.a. att en avreglering av järnvägen leder till försämrade möjligheter att bedriva nationell järnvägstrafik. Motionärerna framför att det blir svårare att nå miljö- och klimatmål när SJ har förlorat trafikeringsrätten

eftersom den icke-kommersiella järnvägstrafiken får svårare att verka. Kvaliteten kan hotas i form av tider och utbud, menar motionärerna.

I motion 2014/15:481 av Catharina Bråkenhielm (S) framhålls att man som tågresenär möts av en rad olika problem till följd av att det är flera huvudmän som ansvarar för olika delar av resan. Det kan innebära stora problem för tågresenären då det kan uppstå förseningar. Motionären anser att det behövs en samordning av de olika delarna så att resenären kan få en enhetlig information och kan veta att alla delar av resan hänger ihop.

I motion 2014/15:764 av Phia Andersson och Ann-Christine Ahlberg (båda S) efterlyses en översyn av avregleringen av järnvägen för att skapa en helhetssyn och bättre samordning. Motionärerna framhåller att järnvägen i dag är en viktig del av landets infrastruktur och att den är viktig för att ge människor möjlighet att resa och pendla till arbetet. Vidare pekar motionärerna på att miljövänliga transporter av varor är viktiga för ett avlångt land som Sverige.

I motion 2014/15:1185 av Adnan Dibrani m.fl. (S) framhålls att järnvägstrafiken har en viktig samhällsfunktion för person- och godstransporter. Motionären framhåller att järnvägstrafiken också är viktig för att minska transporternas miljöbelastning. Motionären konstaterar att sedan 1988 har statens järnvägar successivt styckats upp i mindre delar. I motionen anges att för att minska störningarna i tågtrafiken är det viktigt att se över möjligheterna till ett närmare samarbete eller eventuella sammanslagningar mellan SJ AB, Euromaint AB, Green Cargo AB och Trafikverket.

Utskottets ställningstagande

För att ett ekologiskt hållbart transportsystem ska kunna åstadkommas måste andelen resor med tåg öka. En förutsättning för detta är ett väl fungerande järnvägssystem med god samverkan mellan dess olika funktioner.

Utredningen om järnvägens organisation konstaterar i sitt delbetänkande En enkel till framtiden? (SOU:2013:83) bl.a. att det finns ett visst utrymme för att åstadkomma förändringar av järnvägens organisation men att dessa inte omfattar en återgång till en integrerad järnväg eller en inskränkning av konkurrensen och marknadstillträdet i fråga om gods- och persontrafik.

I interpellationsdebatt 2014/15:92 framförde statsrådet Anna Johansson att en ökad konkurrens kan vara positiv om den leder till nya valmöjligheter, bättre tjänsteinnehåll eller lägre priser för resenärerna. Statsrådet framförde vidare att man inte ska blunda för att den nya konkurrenssituationen medför nya och ökade krav på järnvägssystemet när fler aktörer vill vara med och erbjuda sina tjänster. Statsrådet anförde att regeringen kommer att invänta Utredningen om järnvägens organisations slutbetänkande och därefter begära in synpunkter från en bred krets av berörda aktörer innan regeringen återkommer med eventuella förslag på området.

Utskottet anser detta vara en lämplig ordning och finner därmed inga skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2014/15:192 (V) yrkandena 1 och 5, 2014/15:481 (S), 2014/15:764 (S) och 2014/15:1185 (S).

Samhällsuppdrag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om samhällsuppdrag med hänvisning till den pågående beredningen.

Jämför reservation 2 (V).

Motionerna

I motion 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6 framförs att SJ:s ägardirektiv bör förändras senast till bolagsstämman 2016 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. I motionen anges bl.a. att SJ tvingas se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering, vilket gör att resenärers behov prioriteras ner. Avkastningskravet missgynnar enligt motionärerna även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor.

I motion 2014/15:2283 av Pyy Niemi m.fl. (S) framhålls att tågtrafiken är en central del av det moderna samhället. Motionärerna anser att järnvägstrafik är en nationell angelägenhet och att staten därför bör använda SJ AB mer strategiskt än vad som gjorts de senaste åren. Motionärerna menar att det endast ställs krav på ekonomisk vinst för SJ AB. I motionen anges att SJ bör ha ett större ansvar än så och att regeringen bör se över möjligheten att ge bolaget ett mål om samhällsnytta.

Utskottets ställningstagande

För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som har fastställts av regeringen och riksdagen krävs att järnvägstrafiken upprätthålls och utvecklas. Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är också en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Utskottet vill påminna om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Riksdagen riktade våren 2014 (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:342) ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter i högre utsträckning kan tillgodoses.

Av regeringens skrivelse 2014/15:75 Redogörelse för behandling av riksdagens skrivelser till regeringen framgår att riksdagens tillkännagivande från våren 2014 bereds inom Regeringskansliet.

Med hänsyn till den pågående beredningen avstyrker utskottet motionerna 2014/15:192 (V) yrkande 6 och 2014/15:2283 (S).

Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur med hänvisning till det pågående beredningsarbetet.

Jämför reservation 3 (M, C, FP, KD) och särskilt yttrande 2 (SD).

Bakgrund

Trafikverket som infrastrukturförvaltare

Trafikverket är enligt verkets instruktion infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats. Statens spårinnehav uppgår till över 90 procent av det totala nätet. Utöver Trafikverket finns det 480 små eller mycket små infrastrukturförvaltare. Av Trafikverkets instruktion framgår vidare att verket i sin roll som beställare särskilt ska verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar. Trafikverket får vidare enligt instruktionen bedriva bl.a. upphandlingsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. Av budgetpropositionen för 2014, som riksdagen har ställt sig bakom, framgår att 86 miljarder kronor avsatts under perioden 2014–2025 för åtgärder för i första hand drift och underhåll samt av reinvesteringar i statliga järnvägar. I regeringens vårandringsbudget för 2015 anges att regeringen alltjämt anser att det är viktigt att förstärka underhållet på järnvägen för att öka förutsättningarna för att komma till rätta med trafikstörningar och andra problem som förorsakar samhället och näringslivet kostnader.

Anslag till drift och underhåll

Av nedanstående diagram följer att anslagen till drift och underhåll successivt har ökat under de senaste åren.



*Förslag enligt vårändringsbudgeten för 2015

Från Banverket Produktion till Infranord AB

Banverket Produktion (BVP) bildades 1998 och drevs som en resultatenhet inom Banverket (nu Trafikverket). I Banverkets regleringsbrev för 2000 angav regeringen att Banverket skulle redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av en konkurrensutsättning av hela eller delar av produktionsverksamheten senast den 1 oktober 2000. I september 2000 redovisade Banverket rapporten Utvecklingsstrategi för Banverkets produktionsverksamhet, förutsättningar och strategier för konkurrensutsättning av Banverkets produktionsverksamhet (GD00-2827/01). I rapporten föreslås att det förebyggande underhållet upphandlas i konkurrens från den 1 juli 2001 produktvis eller i lämpliga produktkombinationer. Skälet för en successiv konkurrensutsättning angavs vara beställarorganisationens ovana vid att upphandla dessa tjänster. Vidare föreslogs att driften och det avhjälpande underhållet skulle upphandlas i konkurrens från den 1 januari 2002. Även i detta fall föreslogs en successiv konkurrensutsättning mot bakgrund av ovana och bristande förutsättningar att effektivt och säkert upphandla drift och avhjälpande underhåll. Beslut togs sedermera i enlighet med utredningen, och Trafikverket har stegvis upphandlat drift och underhåll i konkurrens sedan 2001. Det sista av Trafikverkets kontrakt som inte upphandlats i konkurrens löpte ut under september 2011. I samband med riksdagsbehandlingen av regeringens proposition 2008/09:23 Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket framhöll utskottet att en bolagisering av BVP är en naturlig följd av den successiva konkurrensutsättningen (bet. 2008/09:TU4). Bolagiseringen tillsammans med de övriga åtgärder som regeringen vidtagit skulle enligt utskottets mening komma att leda till en gynnsammare utveckling på anläggningsmarknaden, till gagn för genomförandet av framtida infrastruktursatsningar. Utskottet framhöll även att konkurrensutsättningen genomförts med tillbörlig varsamhet, varigenom Banverket gradvis kunnat bygga upp erfarenhet av upphandling av denna typ av underhållstjänster samtidigt som leverantörernas resurser och kompetens utvecklats. Efter beslut 2009 bolagiserades BVP 2010 och det statligt ägda bolaget Infranord AB bildades. Enligt årsredovisningen för 2011 har Infranord

ungefär 3 000 anställda. Företaget erbjuder drift och underhåll samt om- och tillbyggnader av järnvägar i Sverige, Norge och Danmark. När det gäller drifts- och underhållsprojekt inom den svenska järnvägen var omsättningen för Infranord ca 2 236 miljoner kronor 2011. Företagets marknadsandel var ca 45 procent. Den största kunden är Trafikverket, men företaget har uppdrag även för Storstockholms Lokaltrafik (SL), Göteborgs Spårvägar, Öresundsbron och olika industrispårsägare.

Ansvar för järnvägssäkerheten

Det grundläggande syftet med offentligrättslig säkerhetsreglering på transportområdet är att förebygga olyckor och därmed hindra att människor, egendom och miljö kommer till skada i samband med transporter. Av artikel 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet (direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar) framgår att medlemsstaterna ska se till att ansvaret för en säker drift av järnvägssystemet läggs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ansvar för sina respektive delar av järnvägssystemet gentemot användare, kunder, berörd personal och tredje part. Av artikeln framgår vidare att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, för att kunna ta sitt ansvar för en säker drift av järnvägssystemet, ska vara skyldiga att genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering, i samarbete med varandra där det är lämpligt, tillämpa nationella säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder och inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med säkerhetsdirektivet. Sammanfattningsvis innebär artikel 4 att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är ytterst ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Järnvägssäkerhetsdirektivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av den.

Kommissionen har vidare utfärdat förordningar om gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd respektive säkerhetsintyg för järnväg (kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg). Om Transportstyrelsen inom ramen för tillsyn eller vid ett eventuellt tillbud uppmärksammas på att ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inte uppfyller ifrågasvarande krav och således inte har tagit vederbörligt ansvar för att hantera de risker som verksamheten ger upphov till kan myndigheten ingripa. I vissa fall kan det även utdömas straffrättsligt ansvar.

Tidigare behandling

Utskottet har behandlat motioner om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur tidigare, senast i betänkandena 2011/12:TU5, 2012/13:TU2 och 2013/14:TU19. Våren 2012 tillkännagav riksdagen för regeringen att den snarast bör återkomma med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen ska organiseras (bet. 2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247). Utskottet framförde att

det är en nödvändig åtgärd för att få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet. Våren 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:342) att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut.

Motionerna

I motion 2014/15:931 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) framhålls att en hållbar utveckling, ekonomiskt, socialt och ekologiskt, kräver en fungerande järnväg. Motionärerna anger att det kräver att Sverige tar ansvar för ett bättre järnvägsunderhåll och ett fungerande järnvägsnät, för hela Sveriges skull och inte minst för Örebro län. I motionen välkomnas att den nya samarbetsregeringen har föreslagit en stor satsning på järnvägsunderhåll.

I motion 2014/15:2049 av Lars Eriksson m.fl. (S) framhålls att det svenska järnvägssystemet befinner sig i en djup kris. Motionärerna lyfter fram att järnvägstrafiken är en grundläggande samhällsfunktion som i dag fungerar mycket dåligt. Motionärerna menar därför att det behövs en skyndsam översyn av hur järnvägsunderhållet organiseras. I motionen anges att det finns skäl att överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket. Motionärerna framhåller att de extrema kraven på samordning mellan trafikledning och underhållsarbete gör att det finns klara fördelar med att bedriva verksamheten i egen regi.

I motion 2014/15:2136 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkas att allt järnvägsunderhåll bör återgå i statlig regi så fort som möjligt. Som skäl för yrkandet anges att en stor orsak till bristen på pengar till järnvägsunderhåll är en växande byråkrati hos Trafikverket på grund av privatiseringen. Motionärerna framhåller att det har försvunnit lika många järnvägsarbetare från järnvägsspåren som det har tillkommit byråkrater på Trafikverket. I motionen anges därför att underhållskontrakt, i takt med att de löper ut, ska överföras till statliga Infranord som omgående bör bli en fristående underhållsenhet inom Trafikverket.

I motion 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 4 konstateras att sedan Trafikverket 2010 började upphandla allt underhåll i konkurrens har underhållsarbetet blivit 25 procent mer effektivt. Motionärerna anser att det är en god ordning, även om Trafikverket i viss utsträckning har behov av förbättringar i sin egenskap av beställarorganisation. I motionen anförs att en återreglering medför en omfattande risk för att statens finanser påverkas negativt, eftersom möjligheten att upphandla tjänster i konkurrens går förlorad. Motionärerna anser att regeringen bör invänta järnvägsutredningens slutbetänkande innan eventuella förslag till förändringar avges.

Utskottets ställningstagande

För att de nationella och internationella miljö- och klimatmålen ska kunna uppnås är det nödvändigt att en större del av resenärerna och näringslivet väljer miljömässigt hållbara transporter. Ett väl fungerande järnvägssystem med hög kvalitet och punktlighet är enligt utskottet en förutsättning för att järnvägen ska bli ett attraktivt transportalternativ – ett transportalternativ som också kan bidra till att uppnå de transportpolitiska målen och till att utveckla ett hållbart samhälle. Utskottet kan konstatera att vårt svenska järnvägssystem i alla delar inte lever upp till detta i dag. Det är trångt på spåren och järnvägens person- och godstransporter dras med problem när det gäller punktlighet. En viktig del i att åstadkomma ett väl fungerande järnvägssystem är enligt utskottets uppfattning att säkerställa att järnvägen är väl underhållen.

Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att Trafikverket i december 2014 fick i uppdrag att utreda och redogöra för olika alternativ för organisering av underhållet av den statliga järnvägsanläggningen. Trafikverket redovisade sitt uppdrag i april 2015 och förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Likaså välkomnar utskottet att Utredningen om järnvägens organisation i december 2014 genom tilläggsdirektiv fick i uppdrag att se över hur järnvägsunderhållet skulle organiseras. I ett pressmeddelande från den 16 april 2015 anger infrastrukturminister Anna Johansson att regeringen har fokus på att förbättra järnvägen och att en del i detta är att förstärka underhållet och på så vis minska trafikstörningar. Statsrådet framförde vidare att det är viktigt att se över hur arbetet med underhållet av järnvägen organiseras och bedrivs och att regeringen har varit tydlig med att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna. Vidare framförde statsrådet att utredningens förslag ska remissbehandlas och därefter ska regeringen ta ställning till hur arbetet ska fortsätta. Utskottet finner detta vara en god ordning.

Utskottet konstaterar även med tillfredsställelse att i regeringens vårbudget för 2015 anges att regeringen alltjämt anser att det är viktigt att förstärka underhållet på järnvägen för att öka förutsättningarna för att komma tillrätta med trafikstörningar och andra problem som förorsakar samhället och näringslivet kostnader. Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur föreslås därför ökas med 620 miljoner kronor. Vidare anges att utgifterna därefter bedöms öka med 1 240 miljoner kronor per år under perioden 2016–2018. Utskottet välkomnar satsningen.

Mot denna bakgrund finner utskottet för närvarande inga anledningar att ta något initiativ med anledning av motionerna. Utskottet avstyrker således motionerna 2014/15:931 (S), 2014/15:2049 (S), 2014/15:2136 (SD) och 2014/15:2318 (M) yrkande 4.

Ansvar för järnvägsstationer m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ansvar för järnvägsstationer med hänvisning till det pågående utredningsarbetet.

Motionen

I motion 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 8 framförs att regeringen bör utreda behovet av förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder och depåer. I motionen framhålls att det är viktigt att det finns ett tillräckligt antal verkstäder och depåer, men också att tillträde till dessa kan ges på ett ur samhällsekonomiskt perspektiv optimalt sätt som möjligt. I yrkande 9 anges att ansvaret för stationsbyggnader bör flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att det är viktigt att Jernhusen tydligt fokuserar på tågresenärens upplevelse och utvecklar depåer och kombiterminaler för innovativa och hållbara logistiklösningar. Utskottet vill även framhålla vikten av att samarbetet mellan Jernhusen AB, SJ AB, Green Cargo AB och andra aktörer inom järnvägssystemet utvecklas. Utskottet välkomnar därför att Utredningen om järnvägens organisation bl.a. har i uppdrag att analysera lämpligheten i att inom Jernhusen AB hålla samman järnvägens allmänna fastighetsförvaltning med dess aktiva terminal- och depåförvaltning, ta ställning till om delar av Jernhusen AB:s terminal- och depåverksamhet bör avskiljas för att åstadkomma ökad mångfald och konkurrens, samt att ta ställning till om en mer samlad förvaltning av spår, övriga terminalanläggningar och terminalservice bör etableras och hur den i så fall ska organiseras för att också göra det möjligt för trafikutövare och fordonsansvariga att själva eller via tjänstetillhandahållare som de upphandlat, utföra relaterad verksamhet.

Med hänsyn till det pågående utredningsarbetet finner inte utskottet att det finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionen. Utskottet avstyrker därmed motion 2014/15:192 (V) yrkandena 8 och 9.

Kapacitetstilldelning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om kapacitetstilldelning. Utskottet hänvisar till det pågående utredningsarbetet.

Bakgrund

Av järnvägslagen följer att det är infrastrukturförvaltaren som ska fördela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt samt träffa avtal med järnvägsföretag och organisatörer. För det fall ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation att ansöka om tåglägen anser att Trafikverkets beslut inte överensstämmer med lagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen kan Trafikverkets beslut överklagas hos Transportstyrelsen.

Motionen

I motion 2014/15:1071 av Betty Malmberg (M) anges att stambanorna i södra Sverige i dag är överfulla. Motionären framhåller att förseningar tillhör vardagen och att trängseln i tågen och på spåren är enorm. I motionen konstateras att Trafikverkets årliga beslut om tilldelning av tåglägen på senare år har medfört en kraftigt förändrad tidtabell. Det har bl.a. inneburit att anslutningar till busstrafiken inte längre fungerar. Motionären framhåller vidare att Trafikverkets årliga beslut om kapacitetstilldelning lämnas mycket sent på året, vilket leder till att planeringsarbetet för kollektivtrafiken måste göras om flera gånger på mycket kort tid. I motionen önskas därför mer långsiktiga och stabila planeringsförutsättningar vid tilldelning av tåglägen (yrkande 1). Motionären yrkar också att regeringen får i uppdrag att se över Trafikverkets kapacitetstilldelning (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att kapacitetstilldelningen är en central process för järnvägssystemet och att det är väsentligt att den är transparent och rättssäker samt leder till en effektiv användning av infrastrukturen. Utskottet kan vidare konstatera att Utredningen om järnvägens organisation bl.a. har i uppdrag att analysera hur det med begränsade insatser i infrastruktur och fordon är möjligt att öka kapaciteten i järnvägsnätet, föreslå åtgärder för att insatserna ska realiseras i högre utsträckning, och ta ställning till om Trafikverkets arbete med att utveckla prioriteringskriterier, ekonomiska styrinstrument och tåglägesprodukter kan leda till en mer transparent kapacitetstilldelningsprocess och effektivare användning av spåren.

Riksdagen riktade våren 2014 ett tillkännagivande (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:342) till regeringen om att skyndsamt utreda hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen kan bli mer effektiva. Av regeringens skrivelse

2014/15:75 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen framgår att riksdagens tillkännagivande om kapacitetstilldelning bereds inom Regeringskansliet.

Mot bakgrund av det pågående arbetet avstyrker utskottet motion 2014/15:1071 (M).

Resenärsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om resenärsfrågor. Utskottet framhåller betydelsen av frågorna och hänvisar till pågående utrednings- och utvecklingsarbete.

Jämför reservation 4 (M, C, FP, KD).

Motionerna

I motion 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11 framförs att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att inrätta ett resanderåd. I motionen anges att ett resanderåd kan ha till uppgift att samordna information till de resande, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. Motionärerna framför vidare i yrkande 14 att regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem. Motionärerna menar att det är nödvändigt för att uppnå ett sammanhållet kollektivtrafiksystem.

I motion 2014/15:809 av Lena Ek och Anders Åkesson (båda C) framförs att kollektivtrafik är enklare och mer trafiksäkert för resenärer, utvidgar arbetsmarknadsregionerna och därmed ökar konkurrenskraften för företag och underlättar skapandet av nya arbetstillfällen samtidigt som det blir enklare för människor att hitta jobb. Motionärerna konstaterar att det ofta uppstår problem för människor som vill resa över läns- eller regiongränser. I motionen anges att Trafikverket därför bör få i uppdrag att på ett tydligt sätt och i samverkan med andra intressenter bidra till en digital plattform för regiongränsöverskridande reseinformation och resebokning med målet att en sådan plattform ska finnas i funktion 2016.

I motion 2014/15:1263 av Oscar Sjöstedt och Paula Bieler (båda SD) anges att den pekuniära belöning som hemvärnssoldater får för sin insats är mycket låg. Motionärerna anser därför att som ett tecken på uppskattning från samhällets sida bör hemvärnssoldater kunna få utnyttja avgiftsfri kollektivtrafik.

I motion 2014/15:1500 av Åsa Coenraads (M) framförs att det är negativt för resenärer när det skapas monopol på delsträckor på järnvägen. Motionären framför bl.a. att Mälardalen är en aktiv och växande arbetsmarknadsregion och att det för att regionen ska kunna växa även i framtiden krävs kommunikationer på flera sätt. Motionären konstaterar i sammanhanget att ingen bedriver

trafik på sträckan Kungsör och Arboga då denna skulle kunna konkurrera med SJ.

I motion 2014/15:2199 av Fredrik Olovsson (S) konstateras att pendling och utökade arbetsmarknadsregioner är viktigt för svensk konkurrenskraft och enskilda människors frihet. Motionären framhåller att ett stabilt, punktligt och förutsägbart transportsystem därför är av stor vikt. Motionären menar att planeringsprocessen för tågtrafik och tidtabeller fungerar dåligt och systemet måste ses över så att tyngdpunkten förskjuts från konkurrens till robusthet, punktlighet och hållbarhet för resenärerna.

I motion 2014/15:2864 av Pyry Niemi m.fl. (S) yrkande 2 konstateras att det i dag är märkbart svårt att ta sig mellan olika län med olika biljettsystem. Motionärerna lyfter fram frågan om en ytterligare harmonisering av biljettsystemen och menar att en ytterligare harmonisering är viktig både för arbetspendlingen och för turister.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att utvecklingen av ett system som underlättar för resenärer och ett tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem för alla är av stor betydelse. Utskottet anser att det ska vara enkelt att byta mellan olika tåglinjer, och biljettsystemen måste vara enkla.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av att underlätta för resenärer genom gemensamma biljettsystem och pendlingsmöjligheter. Utskottet sammanträffade den 14 april 2015 med X2AB m.fl. X2AB informerade bl.a. om projektet, Gemensamma biljett- och betalösningar som är en arena för samverkan kring biljett- och betalsystem. Ett trettiotal branschaktörer samverkar i projektet och målet är att resenären ska uppleva att det är enkelt att planera och köpa sin resa i kollektivtrafiken oavsett om man reser lokalt, regionalt eller nationellt. I början av 2015 lanserades en nationell reseplanerare med köpfunktion. Köpfunktionen finns tillgänglig på www.resrobot.se, där det nu är möjligt att inte bara planera sin resa utan också köpa biljetter mellan Sveriges 3 500 största orter. Det innebär att det är möjligt att på ett neutralt sätt planera och köpa hela sin resa. Förutom att det blir enklare för sällanresenären att köpa enkelbiljetter, innebär reseplaneraren också att det blir enklare att resa över länsgränser med olika aktörer. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även påminna om att Näringsdepartementet i maj 2014 initierade en intern utredning i syfte att undersöka om det bör bli obligatoriskt för kollektivtrafikföretag att tillhandahålla data som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor. Bakgrunden var att det ur ett resenärsperspektiv är viktigt vid kollektivtrafikresor att på ett enkelt sätt få en överskådlig bild av resealternativ, kunna jämföra tider och priser samt kunna boka och köpa biljetter för hela resan, även när den omfattar flera sträckor och/eller flera aktörers trafik. I januari 2015 presenterade Näringsdepartementet promemorian Res lätt med biljett (Ds 2015:11). I promemorian föreslås att lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

ändras så att kollektivtrafikföretag ska lämna och tillgängliggöra information i andra format och på annat sätt än i dag. Utredningen bedömer också att den information som ska lämnas bör utökas så att fler uppgifter om trafiken lämnas och att tillförlitligheten och kvaliteten blir åtminstone likvärdig med den kvalitet som kollektivtrafikföretagen har i sina egna system. En gemensam portal bedöms lämpligt för enkel åtkomst av den information som görs tillgänglig som öppna data (där öppna data som begrepp används i en vid bemärkelse). Promemorian är för närvarande föremål för remissbehandling.

Utskottet välkomnar även att det inom myndigheterna pågår arbete med att underlätta för resenärer att resa med järnvägstrafik. Som exempel kan nämnas att Transportstyrelsen med stöd av bemyndigande i kollektivtrafiklagen har tagit fram föreskrifter och allmänna råd för att förbättra trafikantinformationen. Av Transportstyrelsens allmänna råd framgår att uppgifterna ska lämnas till Samtrafiken som därefter samlar uppgifterna i reseplaneraren Resrobot.

Med hänsyn till det pågående utvecklingsarbetet avstyrker utskottet motionerna 2014/15:192 (V) yrkandena 11 och 14, 2014/15:809 (C), 2014/15:1263 (SD), 2014/15:1500 (M), 2014/15:2199 (S) och 2014/15:2864 (S) yrkande 2.

Statistik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om resandestatistik. Utskottet hänvisar till det pågående utredningsarbetet.

Motionen

I motion 2014/15:2036 av Lars Eriksson (S) yrkas att det bör göras en översyn av hur det kan bli enklare för kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter att få tillgång till resandestatistik. Motionären pekar på att ett nytt resecentrum vid stationsområden är en stor investering och att möjligheterna att få in fler verksamheter i en sådan anläggning är viktiga för kommunen och en del i hela det nya stationsområdet. För den som vill öppna en affärsverksamhet i ett resecentrum är det naturligtvis också viktigt att veta när och i vilken omfattning människor reser, så att verksamheten kan anpassas efter det.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att tillgänglig och tillförlitlig statistik över resande och punktlighet är av stor vikt. Statistiken är av betydelse inte minst som underlag vid statliga och regionala aktörers transportplanering och utgör dessutom ett centralt underlag för planering av både drift och underhåll samt större nyinvesteringar.

Utredningen om järnvägens organisation har i sitt delbetänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83) pekat på att det från flera håll har framförts att bristen på och tillgängligheten till statistik och även information från andra typer av uppföljning är ett betydande problem. I tilläggsdirektiven till Utredningen om järnvägens organisation framhöll regeringen bl.a. att det är tydligt att det finns behov av att utveckla tillgången till kvalitetssäkrad statistik för olika ändamål. Vidare anges att uppgifterna krävs för beslut om åtgärder inom järnvägsområdet och att det är väsentligt att allmänheten får korrekt information om hur järnvägssystemet fungerar.

Riksdagen riktade våren 2014 ett tillkännagivande (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:342) till regeringen om att utreda hur tillgången på tillförlitlig och offentlig statistik över punktlighet kan säkerställas liksom möjligheterna att offentliggöra statistik över resande.

Av regeringens skrivelse 2014/15:75 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen framgår att riksdagens tillkännagivande om statistik från våren 2014 bereds.

Mot bakgrund av det pågående utredningsarbetet avstyrker utskottet motion 2014/15:2036 (S).

Vissa säkerhetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om vissa säkerhetsfrågor men förutsätter att regeringen aktivt driver på frågan och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte.

Jämför reservation 5 (SD).

Motionen

I motion 2014/15:241 av Per Klarberg (SD) framförs att det säkerhetstänkande som i dag finns inom flygbranschen bör införas även inom den svenska järnvägsbranschen. Motionären anser att det bör vara en självklarhet att en lokförare ska kunna låsa om sig och att dörren till lokförarens hytt inte ska gå att forcera så enkelt som i dag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att frågor om säkerhet är av hög prioritet för utskottet och vill i sammanhanget framhålla det angelägna i att man kan uppnå det transportpolitiska målet för säkerhet inom järnvägstransportområdet om att omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet fortlöpande minskar. Utskottet anser vidare att även de säkerhetsaspekter som tas upp av motionären är av stor betydelse. Utskottet kan dock samtidigt konstatera att

det i detta sammanhang finns flera aspekter som bör bli föremål för ytterligare överväganden, bl.a. den EU-rättsliga reglering som finns på området.

SJ AB har bl.a. pekat på att ett införande av åtgärder måste föregås av en djupare analys av konsekvenser, t.ex. för utrymning från resandetrymmen vid olika händelser, och vilka barriärer som finns. SJ AB har vidare pekat på att det inte enbart är SJ AB som berörs, utan även flertalet fordonstyper och järnvägsföretag med olika funktionssätt.

Enligt utskottets mening skulle det därför kunna finnas skäl för en översyn av de gällande kraven på området liksom behovet av nya eller ändrade krav.

Utskottet förutsätter att regeringen aktivt driver frågan om ökad säkerhet på järnväg och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte. Mot denna bakgrund avstyrker således utskottet motion 2014/15:241 (SD).

Ökad kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om statens roll i att skapa rätt förutsättningar för att branschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås. Utskottet understryker vikten av kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om ökad kollektivtrafik.

Jämför reservation 6 (V).

Bakgrund

Lagen om kollektivtrafik

Riksdagen antog en ny lag om kollektivtrafik (2010:1065) i juni 2010 (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379). Lagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Den nya kollektivtrafiklagen innebär en modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen och en anpassning till EU:s regelverk på området. Med den nya lagen kan kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg den 1 oktober 2010. Med den nya lagen avskaffas även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag från att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Vidare har trafik huvudmannen i respektive län ersatts med en regional kollektivtrafikmyndighet. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet definieras till att gälla regional kollektivtrafik, med vilket menas arbetspendling och annat vardagsresande. Inom ramen för denna befogenhet får två eller flera kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län fritt komma över-

ens om att gemensamt besluta om länsgränsöverskridande regional kollektivtrafik. Kollektivtrafiklagen innebär således att det blir lättare för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att organisera trafik över länsgränser eftersom länsgränsrestriktionen avskaffas. Trafikförsörjningsplanen har ersatts av ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet medför en skyldighet att samråda med motsvarande myndigheter i angränsande län, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv, organisationer och i vissa fall kommuner. Av programmen ska bl.a. framgå behovet av regional kollektivtrafik i länet, mål för kollektivtrafikförsörjningen, såsom miljöskyddande åtgärder och anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behovet hos personer med funktionsnedsättning, vilken trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet.

EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning (förordning (EG) nr 1370/2007) är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt samt på väg. Medlemsstaterna får själva välja att tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten. EU:s kollektivtrafikförordning reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse som bl.a. är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Syftet med förordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. Skälet för detta är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas. I kollektivtrafikförordningen definieras allmän trafikplikt som ”de krav som behöriga myndigheter definierar eller fastställer för att sörja för sådan kollektivtrafik av allmänt ekonomiskt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”. För att öka öppenheten och insynen i hur motprestationer bestäms anges i förordningen att när en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag ensamrätt eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik. I ett avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses. Avtalet ska vidare i förväg och på ett objektiva sätt fastställa de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. I avtal om allmän trafik ska det vidare fastställas hur kostnaderna och intäkterna ska fördelas, löptiden för avtalet osv. Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets

karaktär. Är det fråga om ett tjänstekontrakt ska tilldelning ske enligt försörjningsdirektivet. Om avtalet i stället utgörs av en tjänstekoncession eller järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik ska tilldelning ske enligt kollektivtrafikförordningen. Förordningen ingår i översynen av det fjärde järnvägspaketet.

Branschens partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

I början av 2008 inledde kollektivtrafikbranschen ett samarbete som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla antalet resor med kollektivtrafiken fram till 2020 och på sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. En fördubbling av kollektivtrafiken skulle minska persontrafikens koldioxidutsläpp med drygt 24 procent och ge en samhällsekonomisk vinst på drygt 4 miljarder kronor.

Mål på vägen grundar sig på upplevelsemål, effektivitetsmål, ekonomimål och mål för utveckling och förnyelse. Partnersamverkan drivs av att skapa värde för resenärerna och av att få vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling. Bakom det s.k. fördubblingsprojektet står Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Trafikverket och Jernhusen. Det fortsatta gemensamma utvecklingsarbetet fokuseras på fyra områden; avtalsprocessen, samhällsplanering, finansiering och infrastruktur.

X2AB/Samtrafiken

X2AB är en samverkansarena i kollektivtrafikbranschen som driver utvecklingsprojekt för att bidra till en snabbare utveckling av kollektivtrafiken. Det kan vara fråga om att öka resenärsnytta, effektivitet och samhällsnytta. I nära samverkan med andra branschaktörer, staten och kollektivtrafikens övriga intressenter driver X2AB utvecklingsprojekt som är effektivare att genomföra tillsammans i branschen än var och en för sig. Tanken är att X2AB ska säkerställa att resultaten i form av nya tjänster tillför värde för resenärerna och samhället och kan nyttjas av alla aktörer i branschen. X2AB driver även frågor som är strategiskt viktiga för kollektivtrafikens utveckling, bidrar till ökad insikt och kunskap samt medverkar i utvecklingen mot ökad standardisering. Ägare till X2AB är regionala kollektivtrafikmyndigheter/länstrafikbolag och trafikföretag. Finansieringen av X2AB:s basverksamhet består av årliga serviceavgifter från ägarna. Ägare är Karlstadsbuss, Keolis i Sverige AB, MTR, Nobina i Sverige AB, SJ AB, Stockholms läns landsting, Värmlandstrafik AB och Västrafik AB. X2AB står bakom branschens övergripande mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på vägen mot den gemensamma visionen om ”kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”.

I december 2014 fattades ett inriktningsbeslut om att Samtrafiken och X2AB ska slås ihop till ett bolag. Syftet är att ta till vara på styrkorna i båda organisationerna och på så sätt skapa en stark nationell organisation som på

ett transparent och konkurrensneutralt sätt ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom innovativ utveckling och effektiv förvaltning av lösningar för kollektivt resande. Enligt planeringen ska detta bli verklighet till halvårsskiftet 2015.

Några uppgifter om kollektivtrafiken

Trafikanalys har i uppdrag att ta fram statistik om kollektivtrafik. Av myndighetens rapport Lokal och regional kollektivtrafik 2013 – statistik 2014:22 framgår följande. Under 2014 uppgick kollektivtrafikresande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 420 miljoner påstigningar. Det är en ökning med 3 procent sedan 2012 och med knappt 32 procent sedan 2000.

Av rapporten framgår att buss är det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet. Under 2013 gjordes 738 miljoner påstigningar på buss i Sverige, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet påstigningar i kollektivtrafiken. 23 procent av påstigningarna skedde med tunnelbana, 13 procent med tåg och 11 procent med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken.

Trafikanalys anger vidare att antalet påstigningar med kollektivtrafik ökade i flertalet av rikets 21 län under året. Storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län dominerar på många sätt inom kollektivtrafiken. Tillsammans står de för knappt 60 procent av utbudet i fordons- och vagnkilometer, 71 procent av transportarbetet i personkilometer och 84 procent av antalet påstigningar i hela Sverige. Tunnelbanan står för 23 procent, tågen för 13 procent och spårvägen för 10 procent. Under år 2013 finansierade intäkterna från den egna verksamheten hälften av kollektivtrafiken medan landstingen finansierade 43 procent, kommunerna drygt 5 procent och staten/Trafikverket 1 procent.

Av den s.k. kollektivtrafikbarometern (årsrapport från 2014) som tas fram av Svensk kollektivtrafik framgår bl.a. följande. Av kvinnors resor sker knappt en av fyra med kollektivtrafik jämfört med en av fem av männens resor. Åldersgruppen 15–19 år gör drygt hälften av resorna med kollektivtrafik. Kollektivtrafikens beräknade marknadsandel har under perioden 2010–2014 stigit från 24 till 27 procent. Marknadsandelen varierar stort mellan olika län och i Stockholm är den 51 procent medan den i Dalarna är 9 procent. Av kollektivtrafikbarometern följer att storstadslänen är de som har störst marknadsandel, och det är också i dessa län som kollektivtrafiken upplevs vara mest relevant.

Motionerna

I motion 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 13 framförs att regeringen bör återkomma till riksdagen med konkreta förslag på hur målet om en fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt och fördubblat antal resor till 2020 ska förverkligas. I motionen anges att det skulle minska persontrafikens koldioxidutsläpp med drygt 20 procent och ge en samhällsekonomisk vinst på drygt 4 miljarder kronor.

I motion 2014/15:356 av Lotta Finstorp (M) föreslås att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att utforma en kundvalsmodell och se över konsekvenserna av att införa en kundvalsmodell i kollektivtrafiken, i första läget i form av en pilotstudie i ett eller flera län. Motionären anser att utredningen och en tillhörande pilotstudie bör göras i nära samverkan med företrädare för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och att ett statsbidrag för pilotstudien bör undersökas. Motionären framför bl.a. att med en sådan modell får entreprenören full frihet att utforma trafiken, vilket kan leda till lägre kostnader och en högre lönsamhet för kollektivtrafiken. Motionären pekar på att det blir tydligt för marknaden vad som är viktigt för samhället, dvs. att fler reser kollektivt.

I motion 2014/15:720 av Eva Sonidsson och Jasenko Omanovic (båda S) anges att en väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetsresor och resor på fritiden. I motionen framhålls att kollektivtrafiken även har en mycket viktig roll för att minska transportsektorns klimatpåverkan och trängsel samt luftföroreningar och buller. Motionärerna menar att för att öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och bättre kvalitet. Motionärerna anser att staten bör ta ett större ansvar för att Svensk Kollektivtrafiks mål om en fördubblad kollektivtrafik till 2020 ska bli verklighet.

I motion 2014/15:1681 av Rasmus Ling (MP) framförs att den enskilt största utmaning vi står inför är att utsläppen av koldioxid och andra gaser som förändrar klimatet och bidrar till den globala uppvärmningen måste hejdas. I motionen anges att trafiksektorn står för en väsentlig del av utsläppen i Sverige. Motionären menar att ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan är att få över biltrafik till kollektivtrafik. Motionären förespråkar därför i yrkande 1 att det fördubblingsmål som aktörer inom kollektivtrafikbranschen enats om ska göras till ett nationellt mål. Motionären menar vidare i yrkande 2 att en strategi bör utarbetas för att nå målet om fördubblad kollektivtrafik. I motionen framhålls att flera av de styrningsmekanismer som finns, och är centrala, finns på den statliga nivån.

I motion 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 12 framhålls att kollektivtrafikbranschens initiativ till Fördubblingsmålet, dvs. att fördubbla det kollektiva resandet till 2020 är lovligt, och motionärerna följer arbetet med intresse. Motionärerna anser att statens roll i att bidra till fördubblingen är att ge kollektivtrafikbranschen de förutsättningar som krävs när det gäller infrastruktur och lagstiftning.

I motion 2014/15:2742 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkas att regeringen bör prova förutsättningarna för en fungerande gränsöverskridande kollektivtrafik för att underlätta pendlingen mellan Sverige och Norge. I motionen anges att en fungerande kollektivtrafik över gränsen skulle fördjupa samarbetet mellan regionerna och stärka den regionala utvecklingen. I motionen framhålls att det är angeläget att myndigheter och politiker samarbetar för att harmonisera regelverk och tillämpning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet menar att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt.

Utskottet välkomnar därför att regeringen i januari 2015 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till ramverk för särskilda stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer. I uppdraget ingår att föreslå kriterier och process för urval av projekt som kan komma i fråga för statlig medfinansiering. Trafikverket ska översiktligt definiera vilka typer av åtgärder som kan komma i fråga för statlig medfinansiering samt bidragsandelen vid olika typer av åtgärder och lämna eventuella förslag på avgränsning utöver den övergripande avgränsningen till städer. Vidare ska Trafikverket beskriva vilka parter som ska kunna ingå sådana stadsmiljöavtal samt möjliga motprestationer från stadsmiljöavtalsparter. Trafikverket ska också redovisa en process för styrning och uppföljning samt en modell för hur avtalen ska vara utformade. De statliga medlen ska kunna fördelas i närtid (perioden 2015–2018). Trafikverket ska bl.a. överväga hur stadsmiljöavtalen kan bidra till att andelen kollektivtrafik, cykel och gång samt hållbara transporter ökar och hur stadsmiljöavtalen kan bidra till genomförandet av kollektivtrafiklösningar genom nya kostnadseffektiva transportlösningar samt kostnadseffektiv ny och tillgänglig teknik.

Utskottet anser vidare att det är angeläget att öka kollektivtrafikens andel när det gäller nationsöverskridande kollektivtrafik, av samma skäl som för kollektivtrafik inom landet. Utskottet har fått information om att det i regioner med nationsöverskridande kollektivtrafik pågår arbete med att underlätta för resenärer som åker mellan två länder. Utskottet ser mycket positivt på det.

Utskottet vill vidare lyfta fram kollektivtrafikbranschens initiativ till målet om en fördubblad kollektivtrafik. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt, och som ett mål på vägen ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till 2020 jämfört med 2006. Utskottet följer arbetet med intresse och vill framhålla att initiativet är mycket lovvärt. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att kollektivtrafik är en fråga som är föremål för överväganden på i första hand regional nivå. Utskottet vill dock samtidigt understryka att även staten kan vidta åtgärder för att understödja branschens mål om fördubblad kollektivtrafik, inte minst genom att bidra till att ge kollektivtrafikbranschen de förutsättningar som krävs när det gäller exempelvis infrastruktur. Utskottet finner mot den bakgrunden att det finns anledning att understryka vikten av kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik och därför rikta ett tillkännagivande till regeringen om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att branschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås.

Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet helt eller delvis motionerna, 2014/15:720 (S), 2014/15:1681 (MP) yrkande 2, 2014/15:2318 (M) yrkande

12 och 2014/15:2742 av (C) samt avstyrker motionerna 2014/15:192 (V) yrkande 13, 2014/15:356 (M) och 2014/15:1681 (MP) yrkande 1.

Upprivning av kollektivtrafiklagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om upprivning av kollektivtrafiklagen. Utskottet framhåller att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen.

Motionen

I motion 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 12 framförs att regeringen bör återkomma med förslag om att riva upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken ska därför vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Riksdagen har tidigare godkänt regeringens propositioner om en ny kollektivtrafiklag (bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379) och om kompletteringar av kollektivtrafiklagen (2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247).

Utskottet vill lyfta fram att ett syfte med den nya kollektivtrafiklagen är att stärka det offentliga arbetet med kollektivtrafiken såsom införandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter, bestämmelser om trafikförsörjningsprogram osv.

Utskottet vill även framhålla att initiativ har tagits för att utveckla kollektivtrafiken. Som exempel kan nämnas det arbete som pågår inom kollektivtrafikbranschen, såsom partnersamverkan för fördubbling av kollektivtrafiken.

Utskottet är inte berett att ta något initiativ med anledning av motion 2014/15:192 (V) yrkande 12. Förslaget avstyrks därför.

Tillgänglighet inom kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om tillgänglighet inom kollektivtrafiken. Utskottet framhåller betydelsen av tillgänglighet inom kollektivtrafiken och avstyrker motionerna med hänvisning till det pågående utvecklings- och utredningsarbetet.

Jämför reservation 7 (V).

Gällande rätt

Av lagen (1997:736) om färdtjänst framgår att tillstånd till färdtjänst ska meddelas för dem som, på grund av en funktionsnedsättning, som inte endast är tillfällig, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Varje kommun ansvarar i fråga om kommuninvånarna för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och andra kommuner. Om en kommun har överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar myndigheten för att färdtjänst anordnas inom kommunen.

Av lagen (1997:735) om riksfärdtjänst framgår att tillstånd till riksfärdtjänst ska meddelas om resan till följd av den sökandes funktionsnedsättning inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare, ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet, resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun, resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Frågor om tillstånd till riksfärdtjänst prövas av den kommun där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter har överlåtit till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, av denna.

Enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik ska den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Vidare ska särskilda behov hos personer med funktionsnedsättning beaktas när kollektivtrafiken planeras, och de färdmedel som används ska så långt möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättning.

Av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik följer att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper. Vidare ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram bl.a. redovisa tidsbestämda mål och åtgärder för en anpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Vidare ska följande redovisas: de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor

med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Motionerna

I motion 2014/15:100 av Edward Riedl (M) konstateras att även om många kommuner har upphandlat färdtjänsten har det bara lett till att ett privat monopol har uppstått. Motionären menar att ett sätt att komma till rätta med detta skulle vara att låta lagen om valfrihet utvidgas till att även gälla färdtjänst och sjukresor. Det skulle, menar motionären, innebära att valfriheten stärks och att konkurrensen ökar, vilket är bra både för passagerare och för taxibolag.

I motion 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 15 framförs att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

I motion 2014/15:721 av Eva Sonidsson (S) framhålls vikten av att analysera behovet av ett enhetligt informationssystem inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Motionären menar att det innebär stora svårigheter för resenärer att få god information om hela kedjan när man ska göra en resa som innebär byten. Motionären framhåller att för personer med funktionsnedsättning är det nästan omöjligt att ta reda på hur man ska genomföra en resa med byten eftersom det inte finns någon samlad information om hur olika trafikbolags tåg och bussar är anpassade till varandra.

I motion 2014/15:1346 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkas att det bör göras en översyn av lagen om färdtjänst för att möjliggöra en försöksverksamhet eller genomförande av lagen om valfrihetssystem (LOV) inom färdtjänsten. I motionen anges att en bristande färdtjänst i form av förseningar och köer skapar stora problem för individen när de t.ex. kommer försent till jobbet. Motionären framhåller att om man öppnar för valfrihet i färdtjänsten får brukaren möjlighet att skapa en kontakt och relation med ett visst företag, vilket ger en trygghet i vardagen.

I motion 2014/15:2122 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 framförs att stora delar av kollektivtrafiken runt om i landet inte har anpassats för personer med funktionsnedsättning. Motionären anser därför att regeringen bör utreda möjligheten att införa ett stimulansbidrag till kommuner som tillgänglighetsanpassar kollektivtrafiken.

I motion 2014/15:2333 av Saila Quicklund (M) framförs att reglerna om färdtjänst bör förtydligas. Motionären menar att utan tydligt stöd i lagen för vilka resor som omfattas finns risken att kommunerna tolkar reglerna olika.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen tidigare behandlat frågor om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, senast våren

2014 (bet. 2013/14:TU11). Vid dessa tillfällen har utskottet framhållit betydelsen av dessa viktiga frågor och framfört att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga, dvs. det handlar om att skapa möjligheter för alla att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

Utskottet anser att de frågor som lyfts fram i motionerna är av stor betydelse och påminner om att utskottet den 21 februari 2013 beslutade att genomföra en uppföljning av resultaten av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen Hela resan hela året! En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2013/14:RFR5) visar att det fortfarande finns många hinder som försvårar resandet. Uppföljningen visar att det görs olika insatser för att öka tillgängligheten, men detta arbete är i många delar inte samordnat och det finns mycket kvar att göra. I uppföljningen konstateras också att det är viktigt att regeringen även i fortsättningen redovisar och bedömer resultaten av de statliga tillgänglighetsinsatserna.

Utskottet konstaterar att det i budgetpropositionen för 2015 anges att det finns en tendens att skillnaden i transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och övriga resenärer har minskat de senaste åren. Utskottet välkomnar detta. Utskottet har vidare med tillfredsställelse tagit del av statistik från Sveriges Kommuner och Landsting som visar att antalet resor med färdtjänst har minskat under senare år till följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Dock reser fortfarande personer med funktionsnedsättning i mindre utsträckning i såväl kollektivtrafiken som med egen bil jämfört med befolkningen i stort.

Utskottet välkomnar att det i budgetpropositionen för 2015 anges att andelen fordon i kollektivtrafik med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. På senare år har t.ex. antalet fordon med automatiska hållplatsutrop med ljud och text ökat påtagligt, och nu har minst två tredjedelar av fordonen sådana system.

Utskottet ser också med tillfredsställelse på att regeringen har presenterat en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken i Sverige under 2011–2016, bl.a. på transportområdet. I strategin anges att inriktningsmålet är att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning och att insatserna ska vara inriktade på ökad tillgänglighet i transportsystemet.

Utskottet kan vidare konstatera att det även pågår arbete med att göra transportsystemet mer tillgängligt för personer med funktionsnedsättning på EU-nivå och att betydelsen av skydd och rättigheter för passagerare med funktionsnedsättning har uppmärksamats och utökats inom EU. Det finns bl.a. tekniska bestämmelser om hur fordon eller anläggningar ska vara utformade för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Vidare har det tagits fram förordningar om passagerares rättigheter på flyg, järnväg, far-

tyg och buss. De tre sistnämnda förordningarna är likartade. Justitiedepartementet har tagit fram en departementspromemoria (2013:44) med förslag till kompletterande bestämmelser till de ovan nämnda förordningarna, bl.a. förslag till en ny lag om resenärers rättigheter. Promemorian remitterades hösten 2013 och arbete med att ta fram en lagrådsremiss pågår inom Regeringskansliet.

Utskottet vill även peka på att det enligt förordningen (2009:237) om regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. finns möjlighet för regionala kollektivtrafikmyndigheter att ansöka om statlig medfinansiering för att skapa ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för resenärer med funktionsnedsättning, t.ex. genom att bygga busshållplatser.

När det gäller motionsförslagen om färdtjänst vill utskottet lyfta fram att Trafikanalys på uppdrag från regeringen har genomfört förstudien Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter (2014:7). Med särskilda persontransporter avses i sammanhanget färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. I uppdraget har ingått en kartläggning av fakta och historik, en analys av lagstiftningen samt internationella jämförelser med goda exempel i några andra länder. Trafikanalys framför bl.a. att de särskilda persontransporterna i många delar fungerar bra, men att det finns flera anledningar att se över systemet och dess styrning. Förstudien bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet kan även konstatera att det pågår utredningsarbete med kopplingar till lagen om valfrihet. Enligt uppgift från Finansdepartementet pågår även ett arbete inom Regeringskansliet med att i svensk rätt genomföra EU:s nya upphandlingsdirektiv.

Utskottet vill vidare peka på att i propositionen Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst (prop. 2013/14:36) föreslog regeringen en ny lag som ger kommunerna möjlighet att lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till personer med funktionsnedsättning som har tillstånd till färdtjänst men inte har rätt till bilstöd. Riksdagen antog regeringens lagförslag i februari 2014 (bet. 2013/14:SoU15, rskr. 2013/14:165).

När det gäller motionsyrkandet om normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vill utskottet framföra att det är medvetet om att detta är något som även regleras inom EU-rätten. Utskottet anser dock att frågan är angelägen och avser att noga följa utvecklingen.

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att viktiga frågor som berör tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har uppmärksammats under de senaste åren och att regeringen har vidtagit åtgärder och initierat uppdrag för att förbättra resemöjligheterna även för dessa resenärsgupper.

Mot bakgrund av den pågående beredningen och att utskottet förutsätter att arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning fortskrider avstyrker utskottet motionerna 2014/15:100 (M), 2014/15:192 (V) yrkande 15, 2014/15:721 (S), 2014/15:1346 (C), 2014/15/2122 (SD) yrkande 1 och 2014/15:2333 (M).

Prissättningen på Öresundsbron

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om sänkta broavgifter på Öresundsbron med hänvisning till gällande regeringsavtal mellan Sverige och Danmark.

Bakgrund

Principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på Öresundsbron regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark. Enligt det första avtalet från 1991 (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379) ska samtliga kostnader för förbindelsen i dess helhet betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Ansvarig förvaltare av Öresundsbron är Öresundsbrokonsortiet som ägs till lika delar av den danska och den svenska staten. I ett särskilt konsortieavtal fastslås bl.a. att det är konsortiets styrelse som fastställer priser och prisstrategi. Enligt ett tilläggsprotokoll ska nivån på färjetaxorna på Helsingborg–Helsingör-leden utgöra utgångspunkt när vägtrafikantavgifterna på bron fastställs. Avsikten är att det ska råda pris- och konkurrensneutralitet mellan de båda förbindelserna över Öresund. Förändringar av bestämmelser i tilläggsavtalet måste godkännas av riksdagen och Folketinget. Enligt det andra avtalet mellan länderna från 2000 (prop. 1999/2000:66, bet. 1999/2000:TU10, rskr. 1999/2000:237) ska Sverige och Danmark betala ett fast belopp till konsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron. De båda länderna gavs också befogenhet att inom sina respektive territorier ta ut avgifter från tågoperatörer som vill nyttja bron.

Motionen

I motion 2014/15:647 av Patrick Reslow (M) anges att tågtrafiken på Öresundsbron bör prissättas på samma premisser som tågtrafik i övrigt. I motionen framhålls att Öresundsbron är en viktig förutsättning för att länka samman såväl arbets- som bostadsmarknad på båda sidor Öresund. Motionären konstaterar att i jämförelse med övrig lokal trafik är tågbiljetterna dyra och pendlingskortan likaså. Detta är, menar motionären, konsekvensen av att även järnvägstrafiken skall bära kostnaderna för brobygget. Motionären menar att det är en nackdel att resandet på bron ses som en väg mellan två länder och inte som vilken sträcka som helst. Det innebär, anser motionären, att integrationen inte går tillräckligt snabbt, vilket är till nackdel inte bara för regionens tillväxt utan för hela Sverige.

Utskottets ställningstagande

Frågan om avgiftssättningen på Öresundsbron har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2013/14:TU20. Utskottet har vid dessa

tillfällena understrukit att principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på bron regleras i bilaterala regeringsavtal med Danmark och att det ankommer på styrelsen i Öresundsbrokonsortiet att lägga fast priser och prisstrategi. Utskottet har förutsatt att Öresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna från broavgifterna. Utskottet har vidare framhållit att om det skulle finnas skäl till förändringar av avgifterna är det konsortiet som ska ta initiativ till sådana. Utskottet är fortfarande av denna uppfattning.

Utskottet vill vidare framföra att enligt kollektivtrafiklagen är ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige delegerat till kommuner och landsting och uppgiften handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län. Persontrafiken med tåg över Öresundsbron bygger på ett samarbete mellan Sverige och Danmark. Det innebär att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige och dess motsvarighet i Danmark som har ansvaret för kollektivtrafiken över Öresundsbron, vilket även inkluderar möjlighet att påverka biljettpriset för transporten. Följaktligen berör alltså motionen en fråga som är föremål för beslut och överväganden lokalt och regionalt.

Utskottet finner ingen anledning att vidta något initiativ med anledning av förslaget och avstyrker motion 2014/15:647 (M).

Cykel på kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om cykel på kollektivtrafik.
Jämför reservation 8 (V).

Motionerna

I motion 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framförs vikten av att målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Motionärerna menar att för att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I motionen yrkas därför att regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan ta med cykeln (yrkande 16). Vidare yrkas att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer (yrkande 17).

I motion 2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 8 anges att kollektivtrafiklagen bör kompletteras så att det blir obligatoriskt att ställa krav på att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar inom kollektivtrafiken, både i upphandlad och i kommersiell trafik. I motionen anges att kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas men att förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik i dag

är begränsad. Motionärerna framhåller samtidigt att ett sådant krav i kollektivtrafiklagen bör utformas så att det inte tränger ut resenärer.

Utskottets ställningstagande

Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen, senast i betänkande 2013/14:TU10. Utskottet har i dessa sammanhang betonat vikten av att cykeltrafik kan vara en del av hela resan. Den s.k. Cykelutredningen har också haft i uppdrag att se över de regler och andra förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss. Utredaren föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området.

Utskottet kan även konstatera att hänsyn måste tas till att det finns EU-reglering på området, vilket har betydelse för en eventuell svensk reglering. I artikel 5 i EU-förordning 1371/2007 anges att järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att, mot extra betalning, ta med cyklar på tåget. Detta gäller förutsatt att det inte har någon negativ effekt på trafik tjänsten och att vagnarna tillåter det.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om de målkonflikter som ökade krav på kollektivtrafiken kan leda till. Krav på både den allmännyttiga trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar och kommersiell kollektivtrafik kan bidra till ökade kostnader för kollektivtrafiken och därmed också en dyrare kollektivtrafik för resenärerna. Det i sin tur kan inverka negativt på människors vilja att välja kollektivtrafik. Utskottet anser dock att det finns starka skäl att tro att det arbete som pågår med att öka och förbättra kollektivtrafiken också kommer att leda till en ökad investeringsvilja i de fordon, exempelvis bussar och tåg, som används av kollektivtrafikföretagen och är anpassade till olika rese kategorier som bl.a. cykelresenärer. Utskottet vill även peka på att det enligt kollektivtrafiklagen är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikförsörjningsprogram, som omfattar all kollektivtrafik i respektive län. Programmen har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beaktar även andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. I samband med upprättandet av planerna förs även en dialog med bl.a. operatörer, kollektivtrafikföretag och övriga intressenter. Utskottet anser detta vara en lämplig ordning och är av uppfattningen att det också är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är mest lämpliga att göra en avvägning av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2014/15:192 (V) yrkandena 16 och 17 samt 2014/15:607 (MP) yrkande 8.

Arlandabanan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Arlandabanan med hänvisning bl.a. till initiativ som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda.

Bakgrund

Arlanda Infrastructure AB är det statligt ägda bolag som ansvarar för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i Arlandabanan. Flygpendeltrafiken mellan Stockholms central och Arlanda flygplats bedrivs av det privata bolaget A-Train AB, under namnet Arlanda Express.

Motionen

I motion 2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 3 anfördes att regeringen bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-Train AB så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen. I yrkande 4 anfördes även att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan. Som skäl för yrkandena framfördes att den privata Arlandabanan är ett bra exempel som tydliggör att privata vinstintressen inte överensstämmer med samhälleliga mål. I motionen anfördes bl.a. att priset på Arlanda Express är så högt att många i stället väljer att ta sig dit med bil.

Utskottets ställningstagande

Regeringen lämnade våren 2012 i skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan sin syn på vissa frågor om Arlandabanan. Regeringen har i skrivelsen bl.a. gjort bedömningen att trafiken på Arlandabanan för närvarande i allt väsentligt är väl integrerad och att det därmed inte finns någon avtalsmässig grund för att utnyttja optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlandabanan. Regeringen framförde även att kostnaden för att utnyttja optionen för närvarande är för hög för staten och avsevärt större än värdet på nyttjanderätten. Utskottet behandlade skrivelsen i betänkande 2011/12:TU5 och framförde att utskottet delade regeringens bedömningar avseende Arlandabanan. Utskottet finner inga skäl att i dag göra någon annan bedömning.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla betydelsen av att minska de klimatbelastande utsläppen från marktransporter till och från Arlanda flygplats. Detta är angeläget inte minst för att Arlanda ska kunna fortsätta att utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt och därigenom bl.a. bidra till en hög tillgänglighet för människor och näringsliv i Sverige men även till att främja besöksnäringen. Utskottet välkomnar därför de initiativ som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats.

Utskottet finner i nuläget inget skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna men utgår från att regeringen löpande följer verksamheten i bolaget och utvecklingen av kollektivtrafik till och från Arlanda flygplats.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionen 2014/15:192 (V) yrkandena 3 och 4.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om Gotlandstrafiken och förutsätter att regeringen kommer att följa utvecklingen av trafiken så att den utvecklas på ett långsiktigt och hållbart sätt.

Jämför reservation 9 (V).

Bakgrund

Linjesjöfarten till och från Gotland har varit ett statligt åtagande sedan 1971. Syftet med regleringen är att trygga en tillfredsställande färjeförbindelse med Gotland året runt. Trafikverket har enligt sin instruktion i uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Det görs genom att avtal ingås om att bedriva trafiken med de fartyg som utföraren själv har till sitt förfogande. Sedan 1980-talet har tilldelningen av avtal konkurrensutsatts. Nu-förtiden ingås ett koncessionsavtal, vilket innebär att det är utföraren som får biljettintäkterna från transportköparna och som tar den övervägande risken för minskade intäkter. Från 1999 till 2010 var Rikstrafiken den myndighet som ansvarade för att trafiken kom till stånd. Från 2011 ligger detta ansvar på Trafikverket. Sedan det statliga engagemanget inleddes har, med undantag för avtalsperioden 1988–1997, operatörerna varit Rederiaktiebolaget Gotland och dess dotterbolag Destination Gotland. Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2009–2015. Trafikverket och Destination Gotland har också enats om ett korttidsavtal för färjetrafiken till Gotland. Korttidsavtalet omfattar två år, dvs. fram till februari 2017. Avtalet är i huvudsak likt det gällande avtalet som gick ut i januari 2015. Trafikverket och Destination Gotland har vidare tecknat ett nytt avtal om färjetrafiken till och från Gotland. Uppdraget kommer att gälla från den 1 februari 2017 och tio år framåt.

Motionerna

I motion 2014/15:31 av Nina Lundström (FP) yrkande 2 konstateras att utan fungerande kommunikationer kan hela Sverige aldrig få en positiv utveckling. I motionen anges vidare att Gotlands kommunikationer med omvärlden är grunden för livskraft och utveckling och grunden för en levande ö. Motionären anser att villkoren för Gotlandstrafiken bör vara långsiktiga och att färjetrafiken bör bedrivas med snabbgående färjor med tillräcklig kapacitet för gods-

och persontrafiken. Motionären framhåller att Nynäshamn fortfarande bör vara en av minst två fastlandshamnar för Gotlandstrafiken. Vidare pekar motionären på att det kan behöva vidtas förbättringar i Visby hamn för att kunna locka som destination för kryssningstrafiken.

I motion 2014/15:929 av Christer Engelhardt (S) framhålls att färjetrafiken till och från Gotland är avgörande för Gotlands utveckling och tillväxt. Motionären menar att grundläggande för en positiv utveckling för Gotland är tillgång till en bastrafik som i dag med resa på två fastlandshamnar och konkurrenskraftig överfartshastighet. I motionen anges att trafiken till och från Gotland ska vara snabb, säker och kostnadseffektiv. Vidare anges att resor över dagen mellan Stockholm och Gotland, med rimlig vistelsetid i land, måste vara möjligt. Motionären anser vidare att trafiken måste bedrivas på ett kostnadseffektivt sätt och även på ett sätt som minskar miljöbelastningen över tid.

Utskottets ställningstagande

För att kunna utvecklas och hävda sig i konkurrensen med resten av Sverige är Gotland beroende av väl fungerande förbindelser med fastlandet, såväl för gods som för resenärer. Utskottet vill därför framhålla att långsiktiga, stabila och miljömässigt hållbara avtal om Gotlandstrafiken är av avgörande betydelse för Gotland. Enligt utskottets mening har staten ett fortsatt ansvar för att det finns sådana tillfredsställande transportmöjligheter till och från Gotland som säkerställer goda möjligheter för ön att utvecklas.

I infrastrukturpropositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) klargjordes att ”det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen”. I betänkande 2012/13:TU2 Transportsystemets inriktning framhöll utskottet att Gotlands län präglas av beroendet av goda förbindelser med fastlandet, såväl för gods och egen befolkning som för turistflöden.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket nyligen har tecknat ett nytt avtal med Destination Gotland och förutsätter att regeringen kommer att följa utvecklingen av trafiken så att den utvecklas på ett långsiktigt och hållbart sätt. Mot den bakgrunden finner utskottet inga skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna. Motionerna 2014/15:31 av Nina Lundström (FP) yrkande 2 och 2014/15:929 av Christer Engelhardt (S) avstyrks därmed.

Reservationer

1. Järnvägssystemets organisation, punkt 2 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5 och avslår motionerna

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1,

2014/15:481 av Catharina Bråkenhielm (S),

2014/15:764 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (S) och

2014/15:1185 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

Ställningstagande

Borttagandet av SJ:s ensamrätt på stambanorna har inte medfört ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt. Jag anser att en utgångspunkt i stället måste vara att säkerställa en helhet som tillgodoser samhällets intresse av persontransporter på järnväg. Jag vill understryka att kortsiktiga ekonomiska perspektiv som minskar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet aldrig kan vara till gagn för samhället.

Vi i Vänsterpartiet anser att det stora problemet inom järnvägstrafiken inte är att vi har för få operatörer, utan att vi dels har kapacitetsbrist i form av för lite spår, dels eftersatt banunderhåll med bristande styrning. Fler operatörer kommer inte på något sätt att leda till fler tågavgångar och bättre punktlighet.

Vi anser att beslutet om att avreglera järnvägstrafiken missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Vi menar att det finns en risk att fler människor känner sig tvingade att ta bil eller flyg vilket innebär att det blir svårare att nå miljö- och klimatmålen.

Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

2. Samhällsuppdrag, punkt 3 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6 och

avslår motion

2014/15:2283 av Pyyri Niemi m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi i vänsterpartiet anser att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning. Men vi anser att SJ AB även bör bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Vi vill framhålla att ett av de viktigaste skälen till statligt ägande av samhällsviktiga verksamheter, t.ex. en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. Vi anser att SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2016 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

3. Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur, punkt 4 (M, C, FP, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Robert Halef (KD), Erik Ottoson (M), Lars Tysklind (FP) och Gunnar Hedberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 4 och

avslår motionerna

2014/15:931 av Matilda Ernkrans m.fl. (S),
2014/15:2049 av Lars Eriksson m.fl. (S) och
2014/15:2136 av Per Klarberg m.fl. (SD).

Ställningstagande

För att järnvägsinfrastrukturen ska vara framkomlig och kunna användas på avsett sätt är det nödvändigt att den underhålls och vid behov förnyas. En grundläggande förutsättning för att åstadkomma ett robustare järnvägssystem är att järnvägsanläggningens tekniska status är god. Underhållsåtgärder är också nödvändiga för att infrastrukturen ska vara trygg och säker och inte orsaka olyckor i järnvägssystemet. Alliansregeringen fördubblade därför anslagen till drift, underhåll och reinvesteringar av underhåll fr.o.m. 2006.

Vi vill framhålla att sedan Trafikverket började upphandla järnvägsunderhåll i konkurrens så visar undersökningar på en ökad effektivitet med 12–25 procent. Mer underhåll för pengarna med andra ord. Vi anser därför att det är en god ordning att Trafikverket upphandlar järnvägsunderhåll i konkurrens. Vi vill även peka på att Utredningen om järnvägens organisation vidare framfört att Trafikverket tills vidare bör fortsätta att anlita externa entreprenörer för järnvägsunderhåll. Utredningen har även föreslagit att Trafikverket, som ansvarig infrastrukturförvaltare, även fortsättningsvis själv bör kunna avgöra om egen regi eller utförande med externa entreprenörer är att föredra, utifrån vad som bedöms vara mest ändamålsenligt och effektivt i det enskilda fallet, exempelvis med hänsyn till förutsättningar för reell konkurrens. I likhet med Utredningen om järnvägens organisation och Trafikverkets egen utredning anser vi dock att Trafikverkets beställarroll kan utvecklas.

Vi vill i sammanhanget även framhålla att Trafikverket i sin rapport Alternativ för framtida organisering av järnvägsunderhållet i april 2015 rekommenderar att utförandet av underhåll och reinvesteringar även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens på marknaden, men att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning.

Vi anser att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll skulle återföras till Trafikverket och att upphandling av underhållskontrakt i konkurrens inte längre skulle kunna ske. Vi menar också att en sådan organisationsförändring medför en omfattande risk för att statens finanser påverkas negativt. Viktiga förändringar måste alltid baseras på rejäl kunskap och vetenskap och därför vill vi framhålla att eventuella förslag till förändringar måste invänta Utredningen om järnvägens organisations slutbetänkande.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

4. Resenärsfrågor, punkt 7 (M, C, FP, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Robert Halef (KD), Erik Ottoson (M), Lars Tysklind (FP) och Gunnar Hedberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:809 av Lena Ek och Anders Åkesson (C) och avslår motionerna

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 11 och 14,

2014/15:1263 av Oscar Sjöstedt och Paula Bieler (SD),

2014/15:1500 av Åsa Coenraads (M),

2014/15:2199 av Fredrik Olovsson (S) och

2014/15:2864 av Pyry Niemi m.fl. (S) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi anser att det finns flera anledningar att underlätta för resande med kollektivtrafik. Det är enklare och mera trafiksäkert för resenärer, utvidgar arbetsmarknadsregionerna och ökar därmed konkurrenskraften för företag och underlättar skapandet av nya arbetstillfällen samtidigt som det blir enklare för människor att hitta jobb. Ur miljösynpunkt är en fungerande kollektivtrafik grunden för att både minska utsläpp av hälsofarliga partiklar och miljöskadliga växthusgaser.

Vi kan konstatera att många regioner i sina utvecklingsplaner har mål för ökat användande av kollektivtrafik och också satsar stora summor på att bygga nya linjer både för tåg och buss. I vissa län och regioner kopplas detta också till samhällsplanering så att nybyggnation förenklas eller medges i närheten av stationer eller hållplatser. Vi vill påminna om att alliansregeringen presenterade en historiskt stor satsning på utbyggnation av järnväg och snabbjärnväg som ryggrad i den framtida kollektivtrafiken.

Vi vet att runt om i Sverige pendlar människor dagligen till familj, arbete, utbildning, kultur, natur eller för att träffa vänner. Pendlande eller kollektivtrafikresande inom ett län eller en region fungerar ofta rimligt bra. Men för de människor som vill resa över läns- eller regiongränser uppstår ofta problem. Vår bedömning är att det finns behov av en ökad samordning och möjlighet för den enskilde att hitta en heltäckande information. Det handlar om samordning mellan tabeller och trafiksystem och det handlar om hur och var man köper biljett för sådant resande.

Samtidigt som alla kan se nyttan av ett utökat resande med kollektivtrafik finns stora praktiska problem som ovan antytts.

Vi är därför mycket positiva till det arbete som bedrivs av X2AB, bl.a. projektet Gemensamma biljett- och betallsystem som är en arena för samverkan kring biljett- och betalsystem. Ett 30-tal branschaktörer samverkar i projektet

och målet är att resenären ska uppleva att det är enkelt att planera och köpa sin resa i kollektivtrafiken oavsett om man reser lokalt, regionalt eller nationellt. I början av 2015 lanserades en nationell reseplanerare med köpfunktion. Köpfunktionen finns tillgänglig på www.resrobot.se, där det nu är möjligt att inte bara planera sin resa utan också att köpa biljetter mellan Sveriges 3 500 största orter. Det innebär att det är möjligt att på ett neutralt sätt planera och köpa hela sin resa. Förutom att det blir enklare för sällanresenären att köpa enkelbiljetter, innebär reseplaneraren också att det blir enklare att resa över länsgränser med olika aktörer. Vi välkomnar detta och vill framhålla betydelsen av regionsöverskridande reseinformation och resebokning samt vikten av en lättillgänglig produkt som används av kollektivtrafikresenärerna. Vi ser därför fram emot att följa utvecklingen och förväntar oss att arbetet både fortsätter och intensifieras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

5. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:241 av Per Klarberg (SD).

Ställningstagande

Det säkerhetstänkande som i dag finns inom flygbranschen saknas inom den svenska järnvägsbranschen. Vi anser att ett sådant förhållningssätt måste implementeras även på järnvägssidan, innan en katastrof sker. Vi vill påminna om att efter katastroferna den 11 september blev det nya direktiv från trafikflygets samtliga myndigheter och organ avseende flygpassagerares möjligheter att kunna ta sig in i cockpit och kapa flygplanet. Vi kan konstatera att många flygbolag bl.a. har installerat nya säkerhetsdörrar med kodlås. Även om någon kommer över koden går det inte att forcera dörren, utan ett avgörande handgrepp måste göras av piloterna efter kontroll av vem som vill in.

Vi vill lyfta fram att det i dag är mycket enkelt att ta sig in i lokförarens hytt under färd och förorsaka en katastrof som ur svenska mått sett får allting annat att blekna. Det borde vara en självklarhet för en lokförare att kunna låsa om sig och ”behålla nyckeln på sin sida” liksom att dörren till lokförarens hytt inte ska gå att forcera så enkelt som i dag. På vissa tågfordon kan man ta sig in i

förrhytten med hjälp av en liten skruvmejsel eller genom att avlägsna en liten plastkåpa.

Vi anser därför att det är nödvändigt och angeläget med ett förstärkt in-trångsskydd från passagerarutrymmet in till lokförarens hytt under färd.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

6. Ökad kollektivtrafik, punkt 10 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 13 och avslår motionerna

2014/15:356 av Lotta Finstorp (M),

2014/15:720 av Eva Sonidsson och Jasenko Omanovic (S),

2014/15:1681 av Rasmus Ling (MP) yrkandena 1 och 2,

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 12 och

2014/15:2742 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (C).

Ställningstagande

Jag vill påminna om att stora delar av kollektivtrafikbranschen har som målsättning att fördubbla antalet resenärer mellan 2006 och 2020 och att på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel. Vi i Vänsterpartiet delar denna målsättning. Vi är därför mycket positiva till att utskottsmajoriteten framhåller vikten av att understödja kollektivtrafikbranschens mål. Vi anser dock att regeringen också bör tillsätta en utredning med en mer sammanfattande översyn, inte minst över effekter av olika styrmedel, för att fördubbla kollektivtrafikens resandeandel på sikt samt fördubbla antal resor till 2020. Översynen skulle även behöva presentera hur kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

7. Tillgänglighet inom kollektivtrafiken, punkt 12 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 15 och avslår motionerna

2014/15:100 av Edward Riedl (M),

2014/15:721 av Eva Sonidsson (S),

2014/15:1346 av Kristina Yngwe m.fl. (C),

2014/15:2122 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och

2014/15:2333 av Saila Quicklund (M).

Ställningstagande

Jag vill påminna om att förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR) redan innan den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012 varnade för att den riskerade att försämra tillgängligheten och menar att regeringen bryter mot FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Jag anser därför att regeringen bör låta utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8. Cykel på kollektivtrafiken, punkt 14 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 16 och 17 samt avslår motion

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

För att gynna en kombination av hållbara transportmedel så är det viktigt att ge möjlighet att kunna ta med cykel inom kollektivtrafiken. Ett miljöanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken anser jag därför att det måste bli möjligt att kunna ställa ett sådant krav på kommersiell trafik. Jag anser därför att Regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav att resenärerna kan medta cykel på både upphandlad och kommersiell trafik.

I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Vänsterpartiet anser att en ändring krävs inom detta område.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

9. Gotlandstrafiken, punkt 16 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:929 av Christer Engelhardt (S) och
avslår motion

2014/15:31 av Nina Lundström (FP) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill framföra att färjetrafiken till och från Gotland är avgörande för Gotlands utveckling och tillväxt. Färjetrafiken är i sin förlängning Gotlands huvudtrafikled, bil- och godsväg till fastlandet, vilket innebär att det är enda alternativet för våra godstransporter och för större delen av de resande till och från Gotland. Jag vill understryka att grundläggande för en positiv utveckling av Gotland är tillgång till en bastrafik som i dag med resa på två fastlandshamnar och konkurrenskraftig överfartshastighet. För näringsliv och invånare är fortsatt god tillgänglighet till Gotland avgörande. Det är även i fortsättningen nödvändigt med snabba överfarter varje dag året runt och att det finns tillräcklig kapacitet i tonnaget. Om besöksnäringen ska kunna utvecklas måste fler resenärer rymmas under sommarmånaderna.

Jag anser att Gotland ska bindas samman med övriga Sverige i ett transportsystem som gör det enkelt att leva och bo på Gotland. Trafiksystemet ska inrymma utvecklingsmöjligheter, möta de säsongrelaterade resandeökningar som präglar trafiken och ha långsiktigt stabila förutsättningar.

Jag anser vidare att trafiken till och från Gotland ska vara snabb, säker och kostnadseffektiv. Resor över dagen till Stockholm respektive Gotland, med en rimlig vistelsetid i land, måste vara möjliga. Trafiken måste bedrivas på ett kostnadseffektivt sätt, som innebär att biljett- och fraktpriset hålls på en rimlig nivå. Jag anser också att det är viktigt att hitta en lösning som minskar miljöbelastningen över tid och främjar kontinuerlig energieffektivisering.

Jag vill understryka att det är viktigt att staten genom den upphandlande parten (Trafikverket) noga följer hur den kommande avtalsperioden tar sin början och hur den utvecklas under avtalsperioden. För Gotlands fortsatta positiva utveckling är det viktigt att trafiken till och från Gotland fortsättningsvis ligger i linje med den nuvarande trafiklösningen som lägsta nivå.

Jag vill också framhålla att det är viktigt att färjetrafiken till och från Gotland ses som en del av den nationella infrastrukturen eftersom färjetrafiken inte är ett komplement till andra färdmedel till och från Gotland utan en del av det nationella trafiksystemet.

Vad jag nu har framfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Särskilda yttranden

1. Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, punkt 1 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

SERA-direktivet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde antogs i november 2012. Till största delen är direktivets regler redan införda i svensk lag. Med propositionens förslag införs de återstående ändringarna som Sverige är skyldigt att införa senast den 16 juni 2015. Vi är medvetna om att EU-direktiv enligt EU-rättsliga regler är rättsakter som är bindande för medlemsstaterna med avseende på de resultat som ska uppnås. Medlemsstaterna är således skyldiga att i sina regelverk genomföra direktiv på ett sätt som säkerställer att ändamålen uppnås. Mot denna bakgrund yrkar vi inte på avslag på propositionen men vi vill i sammanhanget ändå framföra följande.

Vänsterpartiet har i EU-parlamentet och i riksdagen motsatt sig en öppen järnvägsmarknad vilket är det huvudsakliga syftet med SERA-direktivet. Vår principiella ståndpunkt är att varje medlemsland själva bör få avgöra organisering av det nationella järnvägssystemet.

Avregleringar, bolagiseringar och privatiseringar inom järnvägssystem har lett till att det svenska järnvägssystemet i dag är uppsplittrat på en mängd aktörer och präglat av vinst- och avkastningsjakt. För att uppnå pålitliga och fungerande järnvägstransporter krävs i stället åtgärder för ett sammanhållet järnvägssystem, inte ökad konkurrensutsättning genom detaljerad marknadsreglering som implementeras genom SERA-direktivet. SERA-direktivet är anpassat till Lissabonfördraget, vilket innebär att kommissionen i flera fall bemyndigas att anta s.k. genomförandeakter. Inom en snar framtid kommer ett stort antal bestämmelser i SERA-direktivet att preciseras i detaljerade bestämmelser om t.ex. banavgifter och kapacitetstilldelning. Detta begränsar möjligheterna för Sverige som medlemsland att påverka lagstiftningen inom järnvägssystemet.

Sverige tillhör de medlemsländer i EU som gått längst med att redan implementera direktivet och därmed längst i konkurrensutsättningen. Vänsterpartiet ser stora risker med detta marknadsexperiment. Tillgängligheten och tillförlitligheten inom tågtrafiken riskerar att försvagas för resenärer och företag. Det riskerar därmed att allvarligt försvåra de samhällsnyttiga effekterna, inte minst med avseende på klimat- och miljöpåverkan, av en ökad andel transporter av resenärer och gods på järnvägen. Därtill riskerar en ökad mängd upphandlingar och aktörer att medföra säkerhetsrisker och försämrade arbetsvillkor för anställda inom järnvägssektorn. Vi menar att effekter av avreglering, privatisering och bolagisering redan är fullt synbara i den svenska organisationsmodellen för järnvägssystemet.

De förändringar som direktivet genomgått och som införlivas i svensk lagstiftning innebär, vilket konstateras i propositionen, sannolikt ökade adminis-

trationskostnader för ansvariga myndigheter. Vi ser även risker med införande av nya bestämmelser om avgifter för järnvägstjänster och införandet av begreppet ”rimlig vinst”. Även om regleringen handlar om avgiftstak och regeringen är angelägen om att banavgifterna hålls nere finns ytterligare skäl att befara att SERA-direktivet försvagar järnvägens konkurrenskraft i jämförelse med andra transportslag.

2. Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur, punkt 4 (SD)

Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD) anför:

Vi kan konstatera att den svenska järnvägens situation på grund av eftersatt underhåll och priskonkurrens har orsakat stora ekonomiska förluster i anläggningsvärdet för den svenska järnvägsanläggningen. Prispressen gör att endast det mest akuta tas med i anbudet. Det långsiktiga värdebevarande underhållet som förhindrar trafikstörningar hamnar utanför anbudsförfrågan. Dessa extraarbeten upphandlas som tilläggskontrakt med efterföljande tvister om vad som ingår eller inte ingår i kontrakten.

Vi menar att orsaken till bristen på pengar till järnvägsunderhållet beror på en svällande byråkrati och kompetensbrist hos Trafikverket på grund av privatiseringen av järnvägsunderhållet. Antalet järnvägsarbetare som försvunnit från banan är lika stort som antalet administratörer och upphandlare som har tillkommit på Trafikverket för att hantera anbudsprocessen. Anbudsgivarna är inte intresserade av att åtgärda fel som inte ingår i anbudskontraktet. Därför uppstår behovet av dyrbara tilläggskontrakt för Trafikverket.

Sverigedemokraterna anser att underhållskontrakten ska överföras till statliga Infranord, i takt med att de löper ut. Vi anser vidare att Infranord omgående bör bli en fristående underhållsenhet under Trafikverket som ansvarar för allt järnvägsunderhåll i egen regi.

Vi anser detta mot bakgrund av infrastrukturminister Anna Johanssons uttalande om att regeringen har fokus på att förbättra järnvägen och att en del i detta arbete är att förstärka underhållet av järnvägsinfrastrukturen, och därför väljer Sverigedemokraterna att lämna detta särskilda yttrande. Vidare har infrastrukturministern framfört att det är viktigt att se över hur arbetet med underhållet av järnvägen organiseras och bedrivs och att regeringen har varit tydlig med att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av underhållet på de svenska järnvägarna. Infrastrukturministern angav att förslaget från Utredningen om järnvägens organisations ska remissbehandlas och att regeringen därefter ska ta ställning till hur arbetet ska fortsätta.

Sverigedemokraterna instämmer med regeringen och utskottsmajoriteten om att det finns skäl att avvakta en remissbehandling av förslaget från Utredningen om järnvägens organisation innan beslut tas om hur arbetet ska fortsätta. Vi instämmer också med den inriktning som infrastrukturministern ger uttryck för och som innebär att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna. Mot denna bakgrund väljer vi att avstå från att reservera oss i denna fråga.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

2014/15:31 av Nina Lundström (FP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Gotlandstrafikens villkor och Visby hamn.

2014/15:100 av Edward Riedl (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökad valfrihet inom färdtjänsten.

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att järnvägen bör återregleras och samhället ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train AB så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ägardirektivet bör ändras senast år 2016 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda behovet av förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder och depåer.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för stationsbyggnaderna bör flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.
11. 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.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att riva upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med konkreta förslag på hur målet om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt och fördubblat antal resor till år 2020 ska förverkligas.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer.

2014/15:241 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förstärkt intrångsskydd från passagerarutrymmet in till lokförarens hytt under färd.

2014/15:356 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kundvalsmodell i kollektivtrafiken.

2014/15:481 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att se över det nuvarande systemet med flera huvudmän för tågtrafiken.

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att ställa krav på att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar på kollektivtrafiken, både i upphandlad och i kommersiell trafik.

2014/15:647 av Patrick Reslow (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta tågtrafiken på Öresundsbron prissättas på samma premisser som tågtrafik i övrigt.

2014/15:720 av Eva Sonidsson och Jasenko Omanovic (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kollektivtrafik.

2014/15:721 av Eva Sonidsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att analysera behovet av ett enhetligt informationssystem inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

2014/15:764 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av avregleringen av järnvägen.

2014/15:809 av Lena Ek och Anders Åkesson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppgift att i samverkan med andra intressenter praktiskt bidra till en digital plattform för regiongränsöverskridande reseinformation och resebokning.

2014/15:929 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om färjetrafiken till och från Gotland

2014/15:931 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta att prioritera järnvägsunderhåll och fungerande järnvägs-transporter.

2014/15:1071 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverkets tilldelning av tåglägen måste bli mer långsiktig.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverkets prioritering av trafik i samband med tilldelning av tåglägen bör ses över.

2014/15:1185 av Adnan Dibrani m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägssystemets organisation.

2014/15:1263 av Oscar Sjöstedt och Paula Bieler (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hemvärnssoldater ska kunna nyttja avgiftsfri kollektivtrafik.

2014/15:1346 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av lagen om färdtjänst för att möjliggöra en försöksverksamhet eller genomförande av lagen om valfrihetssystem (LOV) inom färdtjänsten.

2014/15:1500 av Åsa Coenraads (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte skapa monopol för delsträckor på järnväg.

2014/15:1681 av Rasmus Ling (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett nationellt mål om en fördubblad kollektivtrafik.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utarbeta en strategi för att nå målet om en fördubblad kollektivtrafik.

2014/15:2036 av Lars Eriksson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av hur det kan bli enklare för kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter att få tillgång till resandestatistik.

2014/15:2049 av Lars Eriksson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet av järnvägen till Trafikverket.

2014/15:2122 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att inrätta ett stimulansbidrag till kommuner för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken.

2014/15:2136 av Per Klarberg m.fl. (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att allt järnvägsunderhåll ska återgå i statlig regi så fort som möjligt.

2014/15:2199 av Fredrik Olovsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att stärka pendlingsmöjligheterna.

2014/15:2283 av Pyy Niemi m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge SJ ett mål om samhällsnytta.

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hur järnvägsunderhållet ska organiseras.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kollektivtrafiken.

2014/15:2333 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett förtydligande av färdtjänstreglerna.

2014/15:2742 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en fungerande gränsöverskridande norsk-svensk kollektivtrafik så att pendlingen underlättas mellan våra länder.

2014/15:2864 av Pyry Niemi m.fl. (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för en harmonisering av olika biljettsystem i kollektivtrafiken.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om järnvägslagen (2004:519)²
dels att 3 kap. 5 och 6 §§, 5 kap. 2 a och 3 §§ och 6 kap. 24 § ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 3 kap. 5 §, 5 kap. 3 § och 6 kap. 24 § ska utgå,

dels att 1 kap. 1, 1 a, 4 och 5 §§, 2 kap. 7, 13 och 25 §§, 3 kap. 1, 2, 4 och 10 §§, 4 kap. 1, 1 b, 2 och 3 §§, 5 kap. 1, 2 och 4 §§, 6 kap. 3, 17, 19, 21, 22, 22 b, 23 och 25 §§, 7 kap. 2, 5 och 8 §§, 8 kap. 9, 9 a och 10 §§ och rubrikerna närmast före 3 kap. 4 §, 5 kap. 2 § och 6 kap. 23 § ska ha följande lydelse,

dels att rubriken till 6 kap. ska lyda ”Tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster”,

dels att det ska införas 15 nya paragrafer, 1 kap. 1 b, 1 c och 6 §§, 4 kap. 1 a och 2 a §§, 6 kap. 1 a, 5 a, 21 a och 23 a–23 c §§, 7 kap. 1 a och 10 §§, 8 kap. 3 c och 3 d §§ och närmast före 6 kap. 23 c §, 7 kap. 1 a och 10 §§ och 8 kap. 3 c § nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

1 §

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

Denna lag gäller

1. järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
2. utförande och organisation av järnvägstrafik,
3. förvaltning av järnvägsinfrastruktur, och
4. tillhandahållande av tjänster för järnvägstrafik.

Lagen gäller inte för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning), i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse av
5 kap. 2 a § 2009:693
5 kap. 3 § 2007:452
6 kap. 24 § 2007:452.

1 a §³

Bestämmelserna i 4, 6 och 7 kap. gäller inte för verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik.

Bestämmelserna i 6 och 7 kap. gäller inte heller för verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Bestämmelserna i 6 och 7 kap. gäller inte för verksamhet vid

1. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, *eller*

2. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren eller infrastrukturförvaltaren* för transporter av eget gods.

1 b §

För den som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster ska av bestämmelserna i 6 och 7 kap. tillämpas endast 6 kap. 23–23 c §§ och 7 kap. 8 §.

1 c §

Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden ska undantas från bestämmelserna i 6 och 7 kap. Om infrastrukturen faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i den ursprungliga lydelsen, ska Europeiska kommissionens beslut enligt artikel 2.4 i direktivet först inhämtas.

4 §⁴

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen betyder *ackrediterat organ*: organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93,

³ Senaste lydelse 2007:452.

⁴ Senaste lydelse 2012:436.

anläggning för tjänster: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket eller 6 kap. 23 c §,

delsystem: del av järnvägssystem vilken kan hänföras till någon av de kategorier av delsystem som förtecknas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt använder eller upplåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret,

fordonstyp: fordon med identisk teknisk konstruktion som är registrerade i det europeiska registret över godkända fordonstyper,

försäkran om överensstämmelse: sådan försäkran om att ett järnvägsfordon överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp som är utformad i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 201/2011 av den 1 mars 2011 om utformningen av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av 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 samtliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz,

järnvägsfordon: drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem,

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

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

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

regleringsorgan: organ som utsetts enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur,

regional kollektivtrafikmyndighet: den som är regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

tjänsteleverantör: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket eller 6 kap. 23 c §,

tyngre underhåll: arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur trafik,

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,

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och som är registrerad som sådan i fordonsregistret enligt 8 kap. 8 a §.

5 §⁵

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon, vilka fordon som är museijärnvägsfordon och om att vissa spåranläggningar inte ska anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka fordon som är arbetsfordon,
2. vilka fordon som är museijärnvägsfordon,
3. att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur, och
4. vilken järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

⁵ Senaste lydelse 2007:752.

det transeuropeiska järnvägs-systemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägs-systemet för höghastighetståg.

1. det transeuropeiska järnvägs-systemet för konventionella tåg, och

2. det transeuropeiska järnvägs-systemet för höghastighetståg.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådana register.

2 kap.

7 §⁶

Bestämmelserna i 8–12 §§ *skall* tillämpas endast på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Bestämmelserna *skall* dock även tillämpas på delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Bestämmelserna i 8–12 §§ gäller inte för museijärnvägsfordon eller för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § *första stycket*.

Bestämmelserna i 8–12 §§ *ska* tillämpas endast på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Bestämmelserna *ska* dock även tillämpas på delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Bestämmelserna i 8–12 §§ gäller inte för museijärnvägsfordon eller för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § *1*.

13 §⁷

Delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida inte något annat är särskilt föreskrivet.

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 *skall* bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas. De *skall* inte heller beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon eller järn-

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 *ska* bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas. De *ska* inte heller beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon eller järn-

⁶ Senaste lydelse 2007:452.

⁷ Senaste lydelse 2007:452.

vägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket.

vägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § 1.

25 §⁸

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhet enligt 1–5 §§ samt om undantag från dessa bestämmelser för verksamhet vid sådana *fristående* järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket.

1. säkerhet enligt 1–5 §§ samt om undantag från dessa bestämmelser för verksamhet vid sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,

1 a. säkerhetsrapport enligt 5 a § samt om undantag från denna bestämmelse för verksamhet vid sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,

2. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i 6 § första stycket,

3. krav på säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet enligt 8 § första stycket,

4. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 8 § andra stycket samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,

5. EG-kontrollförklaring enligt 9 §,

6. EG-försäkran enligt 10 §,

7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på sådant godkännande samt om krav på nytt godkännande enligt 13 a §,

8. godkännande av järnvägsfordon och fordonstyper enligt 15–17, 20 och 21 §§ och om undantag från kravet på godkännande samt om godkännande av en serie identiskt lika fordon,

9. undantag från kravet på märkning enligt 22 §, och

10. underhållsansvariga enheter enligt 23 och 24 §§ och om undantag från krav på sådan enhet.

Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

3 kap.

1 §

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

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

⁸ Senaste lydelse 2011:1118.

2 §

- | | |
|---|---|
| <p>Licens <i>skall</i> beviljas den som</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, 2. har hemvist eller säte i Sverige, 3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, <i>samt</i> 4. genom försäkring eller <i>annat likvärdigt arrangemang</i> täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägs- trafik. | <p>Licens <i>ska</i> beviljas den som</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, och 2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, <i>och</i> 3. genom försäkring eller <i>tillräcklig garanti</i> täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik. |
|---|---|

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

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

Särskilt tillstånd

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

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

Särskilt tillstånd ska endast beviljas den som *uppfyller de krav som anges i 2 § första stycket och 3 § första stycket.*

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd4 §⁹

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd får beviljas den som avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik *eller museitrafik* på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, *eller*
2. godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som

1. har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz,
2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§, och

⁹ Senaste lydelse 2011:1118.

3. genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Kraven i andra stycket 2 och 3 får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

10 §¹⁰

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om *prövningen av säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 7 § samt om omprövning av tillstånd eller villkor enligt 9 §.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. licenser enligt 2 §, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser,

2. säkerhetsintyg enligt 3 §,

3. nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 §,

4. säkerhetstillstånd enligt 7 §, och

5. omprövning av tillstånd eller villkor enligt 9 §.

4 kap.

1 §

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

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska särredovisa verksamheterna. Allmänna medel som betalas ut till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

Infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

¹⁰ Senaste lydelse 2007:452.

Offentligt stöd som betalas ut till en av dessa verksamheter får endast användas i den verksamheten. Offentligt stöd som utbetalas till verksamhet som avser persontransport skall redovisas separat i den verksamheten.

1 a §¹¹

Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och, helt eller delvis offentligt finansierade, persontransporter ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte överföras till andra verksamheter, och ska redovisas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, i den ursprungliga lydelsen.

1 b §¹²

Den som är skyldig att särredovisa verksamhet enligt 1 § ska offentliggöra redovisningen.

Den som är skyldig att särredovisa verksamhet enligt 1 § eller 1 a § ska offentliggöra redovisningen.

2 §¹³

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

Skyldighet att särredovisa enligt 1 och 1 a §§ gäller inte för verksamhet vid sådana fristående lokala och regionala järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § 1, med undantag för järnvägsföretag som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar

¹¹ Tidigare 4 kap. 1 a § upphävd genom 2010:1071.

¹² Senaste lydelse 2010:1916.

¹³ Senaste lydelse 2010:1916.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att *motta* offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 §.

trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att *ta emot* offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § *andra stycket och 6 kap. 23 c §.*

2 a §

Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

1. tjänsteleverantören och detta företag eller organ ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

2. verksamheten organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

3 §¹⁴

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *den* redovisningsskyldighet som avses i 1 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. redovisningsskyldighet och bokföring som avses i 1, 1 a och 2 a §§,

2. krav på oberoende i fråga om organisation och beslutsfattande enligt 2 a §.

¹⁴ Senaste lydelse 2010:1071.

5 kap.**1 §¹⁵**

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, 2 a och 3 §§, har rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Persontrafik

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

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.*

¹⁵ Senaste lydelse 2009:694.

¹⁶ Senaste lydelse 2009:693.

¹⁷ Senaste lydelse 2009:694.

Regeringen *kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela* föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2 §, 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 trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät**2 §¹⁶**

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

Även andra fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställts av infrastrukturförvaltaren med stöd av 6 kap. 5 a §, har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät.

4 §¹⁷

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 § gäller inte på

1. *sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,*

2. *järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik, eller*

3. *järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster.*

6 kap.*1 a §*

En infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel ska anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Verksamhetsplanen ska innehålla en redogörelse för planerad användning och utveckling av järnvägsnätet. Innan verksamhetsplanen antas ska infrastrukturförvaltaren ge berörda företag, organisationer och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden ska undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt första stycket. Om infrastrukturen faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga 1 till direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i den ursprungliga lydelsen, ska Europeiska kommissionens beslut enligt artikel 2.4 i direktivet först inhämtas.

3 §

En infrastrukturförvaltare *skall* bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas *skall* förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss

En infrastrukturförvaltare *ska* bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, *ska* förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Järnvägsinfrastruktur får, *efter samråd med berörda parter*, reserveras för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastruk-

järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

turen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

5 a §

En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet uppställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om kapacitet.

17 §

Vid störningar i järnvägstrafiken *skall* infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

Vid störningar i järnvägstrafiken *ska* infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. *I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren ha en beredskapsplan.* Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

19 §

Ett tågläge *skall* tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge *skall* inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge *får vägras* tilldelning av tåglägen vid *samma* eller nästkommande tågplaneperiod.

Ett tågläge *ska* tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge *ska* inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge *ska uteslutas från* tilldelning av tåglägen *under innevarande* eller nästkommande tågplaneperiod.

21 §

Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller *den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 §* och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastrukturen för längre tid än en tågplaneperiod (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller *någon annan sökande* och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastrukturen för längre tid än en tågplaneperiod (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett ramavtal ska innehålla villkor som gör att avtalet kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja infrastrukturen.

21 a §

Ett ramavtal ska gälla fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period, om det finns särskilda skäl. Avtalet får förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga avtalet.

Trots första stycket får ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik i enlighet med 3 § andra stycket gälla 15 år, om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov. Om det finns synnerliga skäl får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet.

22 §

I samband med tilldelning av tågläget *skall* järnvägsföretaget eller *den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 §* och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av

I samband med tilldelning av tågläget *ska* järnvägsföretaget eller *annan sökande* och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekono-

administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågsläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren *skall* vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

misk natur som behövs för utnyttjande av tågsläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren *ska* vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

22 b §¹⁸

Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska då genast underrätta berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer *med auktorisation enligt 3 kap. 5 §* om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska då genast underrätta berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

Tillhandahållande av tjänster

Tillhandahållande av *grundläggande* tjänster

23 §¹⁹

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt som medger insyn. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt ge järnvägsföretag och andra sökande tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster).

De tjänster som avses i första stycket är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga *installationer*, gods-terminaler, *bränsledepåer* samt *underhållsanläggningar* och andra tekniska anläggningar som inte ingår i järnvägsinfrastrukturen, och

2. rängering och andra tågbildningsmöjligheter, uppställningsmöjligheter, drivmotorström, uppvärmning före avgång av person-

De tjänster som avses i första stycket är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga *faciliteter*, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning,

2. tjänster i godsterminaler,

3. tjänster på rängerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling,

4. uppställning på sidospår,

5. tjänster i underhållsanlägg-

¹⁸ Senaste lydelse 2010:1916.

¹⁹ Senaste lydelse 2007:452.

tåg, bränsleförsörjning samt växling och andra tjänster som utförs vid de anläggningar som anges i 1 och som är nödvändiga för att utföra trafik.

ningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,

6. tjänster i andra tekniska anläggningar än som avses i 5 samt tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt,

7. järnvägstjänster i hamnanläggningar,

8. tjänster för olycksundsättning, och

9. tjänster i bränsledepåer.

I det fall en infrastrukturförvaltare inte tillhandahåller en tjänst som avses i andra stycket skall den som tillhandahåller den huvudsakliga infrastrukturen så långt det är möjligt underlätta tillhandahållandet av tjänsten.

23 a §

En tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst ska så långt möjligt tillmötesgå samliga ansökningar om tillgång till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska om möjligt innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Avslagsbeslutet ska vara skriftligt om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägs-transporttjänster.

23 b §

Om en anläggning för en tjänst som avses i 23 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande har uttryckt

intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att den helt eller delvis kan hyras eller leasas. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för annat ändamål.

***Tillhandahållande av tilläggs-
tjänster och extratjänster***

23 c §

En tjänsteleverantör som åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande tillhandahåller en tilläggs tjänst eller en extratjänst är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

De tilläggs tjänster som avses i första stycket är

- 1. tillhandahållande av drivmotorström,*
- 2. uppvärmning av persontåg,*
- 3. kontroll av farligt gods, och*
- 4. assistans för drift av icke-standardtåg.*

De extratjänster som avses i första stycket är

- 1. telekommunikationstjänster,*
- 2. tillhandahållande av extra information,*
- 3. teknisk kontroll av rullande materiel,*
- 4. biljettförsäljning på stationer, och*
- 5. tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.*

25 §²⁰

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

²⁰ Senaste lydelse 2009:694.

- | | |
|--|---|
| <p>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 tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§,
 5. förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §,
 6. krav för att kunna medges undantag enligt 24 § andra stycket, samt
 7. skyldigheter för infrastrukturförvaltare att utarbета beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.</p> | <p>1. kapacitetstilldelning och verksamhetsplan enligt 1–4 §§
 2. beskrivning av järnvägsnät enligt 5 och 5 a §§,
 5. åtgärder vid störningar, röjnings- och nödsituationer samt beredskapsplaner enligt 17 och 18 §§, och
 6. tjänster och förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23–23 c §§.</p> |
|--|---|

7 kap.

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

1 a §

En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra förvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät. Behovet av konkurrenskraftiga avgifter för internationell trafik ska särskilt beaktas.

2 §²¹

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen *skall*, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. *För infrastruktur som ingår i terminaler som inte ägs och förvaltas av*

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen *ska*, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§.

²¹ Senaste lydelse 2007:452.

staten skall dock avgift fastställas enligt 8 §.

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter *den 15 mars 1986*, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall vara icke-diskriminerande. Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en viss tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska utnyttjandet som köparen av tjänsten begär.

5 §

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter *1988*, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

8 §

Avgifter för järnvägstjänster och för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen i anläggningen för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 6 kap. 23 c § om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

Som rimlig vinst ska anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk tjänsteleverantören löper, och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

Bemyndigande

10 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- 1. avgiftssamarbetet enligt 1 a §,*
- 2. de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter enligt 4 § och krav på offentliggörande av sådana analyser, och*
- 3. skyldigheter för tjänsteverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter enligt 8 §.*

8 kap.

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

3 c §

Den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i den ursprungliga lydelsen, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa sådan eventuell anknytning till företag i järnvägsbranschen som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

3 d §

Den befattningshavare som avses i 3 c § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphör inte utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av den tillsyn som avses i samma paragraf.

9 §

Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Tillsynsmyndigheten skall så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet bör meddelas senast inom två månader från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Kan parterna inte komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten på begäran av en part fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som skall gälla för den aktuella trafiken i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren skall uppfylla bestämmelserna i denna lag.

Ett järnvägsföretag eller någon annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares eller en tjänsteleverantörs beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med 5, 6 eller 7 kap. denna lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel.

Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet ska meddelas senast inom sex veckor från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Kan parterna inte komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten på begäran av en part fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som ska gälla för den aktuella trafiken i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren ska uppfylla bestämmelserna i denna lag.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 6 kap. 23 § andra stycket bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldela den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

9 a §²²

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

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av ett berört järnvägsföretag, någon annan berörd sökande eller berörd myndighet pröva om det främsta syftet med viss trafik är att befordra passagerare

²² Senaste lydelse 2009:694.

mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz. rare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz.

10 §²³

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 a §, 3 b §, 8 § andra stycket och 8 a § andra stycket,

2. återkallelse av tillstånd enligt 5 §,

2. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering, och

3. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering, och

3. prövning av tvister enligt 9 §.

4. prövning av tvister enligt 9 §.

1. Denna lag träder i kraft den 15 juni 2015.

2. Den som har särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § i den äldre lydelsen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av detta tillstånd till utgången av 2018.

3. Den som har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät enligt de upphävda 5 kap. 2 a och 3 §§ med stöd av en auktorisation enligt de upphävda 3 kap. 5 och 6 §§, fortsätter att ha denna rätt till utgången av 2016.

4. Bestämmelsen i 8 kap. 3 d § tillämpas första gången i fråga om befattningshavare som anställts vid tillsynsmyndigheten efter ikraftträdandet.

5. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inletts före ikraftträdandet.

²³ Senaste lydelse 2011:1118.