

Lagrådsremiss

Konkurrens på spåret

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 12 februari 2009

Åsa Torstensson

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i järnvägslagen (2004:519), som innebär att marknaden för persontrafik på järnväg öppnas för konkurrens och att SJ AB:s ensamrätt upphävs. Alla järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz ges rätt att utföra persontrafik på svenska järnvägsnät. Genom ändringarna genomförs även direktiv 2007/58/EG som rör marknadsöppning för internationell persontrafik.

För att underlätta för resenärer att hitta information om resealternativ föreslås att den som utför eller organiserar trafik ska vara skyldig att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Regeringen eller den myndighet regeringen utser får meddela föreskrifter om informationsförfarande och krav på samordning.

Lagens bestämmelser om marknadsöppning föreslås träda i kraft den 1 januari 2010.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	9
4	Utgångspunkter.....	9
5	Marknadsöppning.....	12
5.1	Samtidig marknadsöppning för internationell och nationell persontrafik på järnväg.....	12
5.2	Förhållandet mellan kommersiell och samhällsstödd trafik.....	15
5.3	Särskild reglering av marknadstillträdet i samband med medfinansieringsprojekt m.m.....	17
6	Krav på marknadsaktörer.....	19
6.1	Obligatorisk trafikantinformation m.m.....	19
6.2	Långsiktiga och trafikslagsövergripande trafikförsörjningsprogram.....	22
7	Övriga konkurrensförutsättningar.....	24
7.1	Kapacitetstilldelning.....	24
7.2	Tillgång till verkstäder och andra underhållsresurser.....	27
7.3	Fordonsförsörjning.....	29
8	Uppföljning och utvärdering.....	32
9	Konsekvenser.....	33
10	Författningskommentar.....	36
10.1	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).....	36
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.....	40
Bilaga 2	Sammanfattning av Järnvägsutredningens betänkande Konkurrens på spåret (SOU 2008:92).....	47
Bilaga 3	Utredningens lagförslag.....	54
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanser (SOU 2008:92).....	59

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

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

Härigenom¹ föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)
dels att 1 kap. 4 §, 4 kap. 3 §, 5 kap. 1, 2 och 4 §§ och 6 kap. 25 § samt
rubriken till 4 kap. ska ha följande lydelse,
dels att rubriken närmast före 5 kap. 1 § ska sättas närmast före 5 kap.
2 §,
dels att det i lagen ska införas sju nya paragrafer, 4 kap. 1 a §, 5 kap.
2 a, 2 b, 2 c, 5 och 6 §§ och 8 kap. 9 a §, samt närmast före 5 kap. 1,
5 och 6 §§ samt 8 kap. 9 a § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. 4 §²

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

delsystem: del av järnvägssystem,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjande-
rätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon,

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

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

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

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

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

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma
infrastrukturförvaltare,

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

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

² Senaste lydelse 2007:452.

trafikhuvudman: trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet m.m.

1 a §

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

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

3 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela föreskrifter om den redovisningskyldighet som avses i 1 § och den skyldighet att lämna uppgifter som avses i 1 a §.

5 kap.

Allmänt

1 §

Regeringen meddelar föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera *persontrafik* på järnvägsnät som förvaltas av staten.

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

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 som förvaltaren råder över.

2 §

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

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

2 a §

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

2 b §

En trafik huvudman får utföra eller organisera persontrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten i den utsträckning som regeringen bestämmer.

2 c §

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

4 §³

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 och 3 §§ gäller inte på lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2, 2 a och 3 §§ gäller inte på lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och

³ Senaste lydelse 2007:452.

avsedda för person- eller museitrafik eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

enbart avsedda för person- eller museitrafik eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Informationsskyldighet

5 §

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

Bemyndigande

6 §

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

6 kap.

25 §⁴

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarande vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§ (däribland fastställande av tågplan), förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §, krav för att kunna medges undantag enligt 24 § andra stycket samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredningsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§,

2. beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §,

3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §,

4. förfarande vid *ansökan om och tilldelning av kapacitet* enligt 7–16 §§ (däribland fastställande av tågplan),

5. förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §,

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

7. samt skyldighet för infrastrukt-

⁴ Senaste lydelse 2007:452.

turförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

8 kap.

Prövning av internationell persontrafik

9 a §

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av berört järnvägsföretag eller annan berörd part pröva om det huvudsakliga syftet med viss trafik är att befordra passagerare mellan stationer i olika stater inom EES samt Schweiz.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2009 i fråga om 1 kap. 4 §, 4 kap. 3 §, 5 kap. 2 c och 6 §§, 6 kap. 25 § samt 8 kap. 9 a § och i övrigt den 1 januari 2010.

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

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen tillkallade den 8 november 2007 en särskild utredare med uppdrag att föreslå åtgärder som skapar förutsättningar för ökad konkurrens på marknaden för persontransporter på järnväg. Utredningen gavs också i uppdrag att föreslå hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur skulle genomföras i svensk lagstiftning. Direktivet återfinns i *bilaga 1*. Utredningen, som antog namnet Järnvägsutredningen 2, överlämnade i oktober 2008 betänkandet Konkurrens på spåret (SOU 2008:92). En sammanfattning av utredningens betänkande och utredningens lagförslag återfinns i *bilaga 2* respektive *3*.

Järnvägsutredningens betänkande har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. En remissammanställning finns tillgänglig i Regeringskansliet (Näringsdepartementet) (Dnr N2008/6591/TR).

4 Utgångspunkter

I oktober 2007 beslutade EU om det s.k. marknadsöppningsdirektivet, direktiv 2007/58/EG. Direktivet innebär att marknaden för internationell persontrafik öppnas på i stort sett hela det europeiska järnvägsnätet från och med den 1 januari 2010. Direktivet har tillkommit bl.a. som en följd av vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden*. I vitboken framhålls att det är absolut nödvändigt att stimulera till nya initiativ genom att främja konkurrensen mellan järnvägsföretagen. I linje med detta meddelade EU-kommissionen sin avsikt att fortsätta att förverkliga den inre marknaden för järnvägstrafik genom att föreslå att marknaden för internationell persontrafik skulle öppnas för konkurrens. Med denna lagrådsremiss ger regeringen förslag på hur direktivet ska genomföras i svensk lag.

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

Sverige har länge gått före EU:s övriga medlemsstater när det gäller omstrukturering av järnvägssektorn och att öppna den för konkurrens. Sverige var först med att skilja ansvaret för infrastrukturen från trafiken genom bildandet av Banverket. Det är en grundläggande förutsättning för att kunna öppna trafikmarknaderna för konkurrens. Öppningen för konkurrens på godstransportområdet har medfört att fler operatörer har kommit in på denna järnvägsmarknad. På persontrafikområdet har det gått långsammare. Det har dock skett en utveckling mot fler operatörer i den trafik som upphandlats av trafikhuvudmän och Rikstrafiken.

Marknaden för persontrafik på järnväg består i huvudsak av den interregionala, där SJ AB har ensamrätt att bedriva kommersiell trafik, samt den lokala/regionala marknaden, där trafiken huvudsakligen upphandlas av trafikhuvudmännen i länen under konkurrens mellan anbudsgivande operatörer. Till detta kommer den interregionala trafik som upphandlas av Rikstrafiken. Delmarknaderna är i huvudsak komplementära men fysiskt överlappande eftersom trafiken utförs på samma järnvägsnät. I de flesta län finns en väl fungerande samverkan mellan den kommersiella och upphandlade trafiken. Det utesluter inte att det kan uppstå situationer där förutsättningarna för att bedriva kommersiell trafik försämras. Mer frihet och utrymme för kommersiella operatörer tillför ökad dynamik i järnvägsektorn.

I budgetpropositionen för 2007 (prop. 2006/07:1) uttalade regeringen att det långsiktiga målet bör vara en avreglerad persontrafikmarknad. I budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1) aviserade regeringen sin avsikt att återkomma till riksdagen med förslag till ny lagstiftning under riksmötet 2008/09. Regeringen uttalade även att ett stärkt lokalt och regionalt inflytande och ansvarstagande för transportsystemet är betydelsefullt för väl fungerande kommunikationer över hela landet.

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

Det pläderas ibland för införande av koncessionssystem med långtgående inslag av ensamrätt för vissa trafikprodukter på olika linjer. Regeringen är emellertid övertygad om att ett system där konkurrensen hela tiden hålls levande mellan inblandade aktörer ger mer dynamik än vad ett koncessionssystem skulle göra. Det är framdeles knappt möjligt att utfärda ensamrätt på linjer på det svenska järnvägsnätet eftersom EG-direktivet inte medger några större inskränkningar i den internationella trafiken. Dessutom utnyttjar den samhällsstödda trafiken oftast samma infrastruktur som den kommersiella. För den fortsatta utvecklingen av såväl kommersiell som samhällsstödd trafik måste berörda aktörer utgå ifrån en samexistens på en huvudsakligen gemensam infrastruktur. De ökade möjligheterna att bedriva kommersiell trafik på det svenska järnvägsnätet ökar möjligheterna till såväl konkurrens som samverkan, vilket kommer att leda till att nya och bättre transportlösningar utvecklas till

fromma för resenärer i hela landet. Regeringens slutsats är att det är naturligt med en blandning av kommersiell och skattefinansierad trafik och det är angeläget att de båda marknadsmodellerna ges goda förutsättningar till utveckling.

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

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

Med förslagen i denna lagrådsremiss tar regeringen nu ett stort steg mot ökad konkurrens inom marknaden för persontransport på järnväg. Avgörande för om reformen ska kunna betraktas som framgångsrik är vad den kommer att betyda för resenärerna. Regeringens entydiga ambition är att förbättra utbudet och kvaliteten inom järnvägstrafiken till fromma för resenärerna. Regeringen avser att stegvis återkomma till riksdagen med ytterligare förslag som både ökar förutsättningarna för konkurrens och medför ytterligare förbättringar för resenärerna. Det kommer bl.a. att ske i samband med beredningen av kommande betänkande från utredningen om översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dir. 2008:55).

5 Marknadsöppning

5.1 Samtidig marknadsöppning för internationell och nationell persontrafik på järnväg

Regeringens förslag: Alla järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz samt alla auktoriserade organisatörer av järnvägstrafik med hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz ges från och med den 1 januari 2010 rätt att utföra respektive organisera persontrafik på svenska järnvägsnät. Trafikhuvudmän får utföra eller organisera persontrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten i den utsträckning som regeringen bestämmer.

Regeringens bedömning: Med lagförslagen i denna lagrådsremiss införs det s.k. marknadsöppningsdirektivet, direktiv 2007/58/EG för internationell persontrafik på järnväg. Genom att samtidigt öppna den nationella marknaden för konkurrens, och därmed ta bort SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på det statligt förvaltade järnvägsnätet, ges förutsättningar för att få in fler operatörer i persontrafiken. Även Rikstrafiken och trafikhuvudmännen ges därmed rätt att organisera och utöva trafik på hela järnvägsnätet, för trafikhuvudmännens del krävs dock, liksom i dag, särskilt medgivande från regeringen i varje särskilt fall för länsgränsöverskridande trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens förslag. Utredningen föreslår dock att marknadsöppandet för den nationella trafiken ska begränsas till det av staten förvaltade järnvägsnätet. Vidare föreslår utredningen att trafikhuvudmännen måste ansöka om särskilt tillstånd hos Transportstyrelsen i stället för hos regeringen om man, i egen regi eller i samverkan med andra trafikhuvudmän, vill organisera och utföra trafik över länsgräns.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna, däribland *Konkurrensverket, Järnvägsstyrelsen, Skåne läns landsting, Svensk Kollektivtrafik, Tågoperatörerna, Tågkompaniet, Netrail AB, Näringslivets Transportråd, Företagarna, Banverket, Västra Götalands läns landsting, Jönköpings Läns trafik AB, Rikstrafiken, Statens Institut för Kommunikationsanalys, Sveriges Kommuner och Landsting, Samverkansorganet i Gävleborgs län, Svenska Handelskammarförbundet och Veolia* ställer sig positiva till utredningens förslag. Bland dessa påpekar bland annat *Svensk Kollektivtrafik, Banverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Samverkansorganet i Gävleborgs län, och Svenska Handelskammarförbundet* att ett etappvis införande av avreglering tidsmässigt eller geografiskt är att föredra. Andra, däribland *Hovrätten för Övre Norrland, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Statskontoret, Länsstyrelsen i Stockholms län, Kungliga Tekniska Högskolan och Bombardier* förordar att vissa frågor utreds ytterligare innan en eventuell avreglering genomförs. *Verket för näringslivsutveckling, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet, SJ AB, Tåg i Bergslagen, SEKO Trafik, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Statens väg- och transportforskningsinstitut* avstyrker utredningens förslag. Flera remiss-

instanser efterlyser ett tydligare resenärsperspektiv i utredningen. Sveriges Kommuner och Landsting anför att kollektivtrafiken är av central betydelse för regionernas utveckling, och att regionalpolitiska aspekter saknas helt i utredningen. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Länsstyrelsen i Stockholm, Statskontoret och Statens Institut för Kommunikationsanalys ifrågasätter om de föreslagna åtgärderna verkligen kommer att leda till de positiva effekter för resenärerna som utredaren anför.

Av de remissinstanser som kommenterat länsgränserna, har samtliga utom *Rikstrafiken* påpekat att det från ett resenärsperspektiv är olämpligt att använda länsgränserna som avgränsning för trafik huvudmännens rätt att bedriva regional trafik.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Sverige är enligt direktiv 2007/58/EG skyldigt att öppna det svenska järnvägsnätet för internationell trafik, inklusive rätten att i internationell trafik befordra passagerare mellan olika platser i samma land (cabotage), så att de nya trafikeringsrättigheterna kan tillämpas senast den 1 januari 2010. Detta genomförs med lagförslagen i denna lagrådsremiss. Enligt regeringen bör den nationella marknaden för kommersiell persontrafik öppnas samtidigt i enlighet med utredningens förslag. Det ligger i linje med regeringens tidigare ställningstaganden och synpunkter från olika intressenter, bl.a. efter den tidigare Järnvägsutredningen som lade sina förslag 2003, Järnväg för personer och gods, SOU 2003:104.

I och med att marknaden öppnas den 1 januari 2010 möjliggörs för järnvägsföretag och organisatörer av järnvägstrafik att ansöka om s.k. ad hoc-tåglägen på restkapacitet inom den tågplan som gäller 1 januari 2010. Det är dock först inför den tågplan som börjar gälla i december 2010 som sökande kan delta i den ordinarie kapacitetstilldelningsprocessen.

Regeringen anser att även den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av andra än staten ska vara öppen för alla som vill utföra eller organisera persontrafik på järnväg. När det gäller godstransporter har alla järnvägsföretag sedan 2007 rätt att bedriva trafik på i princip all järnvägsinfrastruktur, statlig såväl som privat eller kommunal. Motsvarande gäller för speditörer, industriföretag och andra som av Transportstyrelsen har tilldelats auktorisation att organisera godstrafik. Skälet är att den tillträdesrätt till järnvägsinfrastruktur som EG-rätten ger inte skiljer på statlig och privatägad infrastruktur. I Sverige har tillträdet till det statligt förvaltade järnvägsnätet generellt sett varit mer öppet än i övriga Europa. Däremot har tillträdet till de järnvägsnät som inte förvaltas av staten varit begränsat till vad EG-lagstiftningen kräver. Regeringen anser att det är angeläget att samma regler gäller för hela järnvägssystemet och alla dess aktörer. Det finns därför skäl för att bryta mot tidigare svensk praxis och i stället praktisera samma synsätt som i EG-rätten även på den nationella marknaden för persontrafik. SJ AB och andra organisatörer och utövare av nationell trafik skulle annars ha sämre möjligheter än internationella aktörer att få förhandla om tilldelning av kapacitet på kommunala eller privata spår. Trafikeringsrätt på dessa kan vara väsentlig för att nå spårområden för uppställning av fordon eller andra terminal- eller serviceanläggningar. Det kan anmärkas att icke-diskriminerande tillgång till och prissättning av den service som järnvägsföretagen vill utnyttja

redan är tillförsäkrad genom bestämmelserna i 6 kap. 23 § respektive 7 kap. 8 § i järnvägslagen (2004:519).

Det anförs ibland att marknadsöppning på andra än de av staten förvaltade spåren skulle innebära en inskränkning i en privat infrastrukturförvaltares möjligheter att avgöra vilka som ska få använda banan, underförstått för att generera så hög företagsekonomisk avkastning som möjligt. Det bör poängteras att trafikeringsrätten endast ger en organisatör eller utövare av trafik rätt att förhandla om tåglägen eller annan infrastrukturkapacitet. Det innebär däremot ingen garanti om att erhålla tågläge så att tilltänkt trafik verkligen kan genomföras. Kommunala och privata infrastrukturförvaltare har full rätt att inom ramen för järnvägslagens bestämmelser själva ange prioriteringskriterier och avgiftsvillkor för trafikering på sin infrastruktur men de måste beakta kraven på icke-diskriminerande behandling av trafikorganisations- och trafikföretag. Att tåglägen i första hand ges till sådana företag som manifesterar högst betalningsvilja strider inte mot järnvägslagen och de prioriteringskriterier som gäller vid fördelning av tåglägen på de av staten förvaltade järnvägarna. Prioriteringskriterier och principer för avgiftssättning ska liksom för statligt förvaltd infrastruktur framgå av en järnvägsnätsbeskrivning vilken trafikutövarna kan få prövad av Transportstyrelsen om man anser att deklarerade principer avviker från vad som sägs i järnvägslagen.

Det kan noteras att även Arlandabanan ska upplåtas under icke-diskriminerande former för annan trafik än den så kallade flygpendeln (Arlanda Express). Denna produkt har dock en exklusiv rätt att ta upp och lämna passagerare på Stockholms central och mellanliggande stationer om dessa har Arlanda som slutdestination eller startpunkt. Staten har således tidigare tagit ställning till att i samband med ett medfinansieringsprojekt säkerställa icke-diskriminerande tillgång till den infrastrukturkapacitet som inte används av huvudmännen för projektet.

Geografiska gränser är ett stelt hinder för en effektiv användning av den samhällsorganiserade trafiken som ett medel för att åstadkomma vidgade arbetsmarknadsregioner och åtkomst till samhällsservice i ett storregionalt perspektiv. Därför bör även Rikstrafiken och trafikhuvudmännen ges rätt att organisera och utöva trafik på hela det svenska järnvägsnätet. Trafikhuvudmännen bör fritt få organisera trafik inte bara inom länen utan också i samverkan med andra trafikhuvudmän över läns- eller regiongräns när det är till gagn för medborgarnas behov av arbetspendling och tillgänglighet till skolor, sjukvård och annan samhällsservice. Kravet på särskilt medgivande från regeringen för att få utföra trafik över länsgräns i egen regi eller i samverkan med andra trafikhuvudmän bör därför på sikt slopas. Regeringen har för avsikt att återkomma med förslag om att ta bort denna prövning. Inom ramen för den nu pågående utredningen om en ny kollektivtrafiklag (dir. 2008:55) ska utredaren överväga om det offentliga åtagandet på kollektivtrafikområdet bör omformuleras och hur långt de kollektivtrafikansvarigas mandat bör sträcka sig. Utredaren ska även föreslå en lagstiftning som är anpassad till EG-rätten, främst till förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg.

5.2 Förhållandet mellan kommersiell och samhällsstödd trafik

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

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens bedömning. Enligt utredningens förslag ska dock länstrafikhuvudmännen generellt sett inte tillåtas organisera eller utöva trafik i egen regi om trafiken bedöms komma att tillgodoses i kommersiella organisatörers eller trafikutövares utbud.

Remissinstanserna: Konkurrensaspekterna mellan den kommersiella och den samhällsstödda trafiken har i första hand kommenterats av *SJ AB* som pläderat för en alternativ marknadsmodell som innebär att trafikhuvudmännen endast skulle få trafikera järnvägsnät där kommersiell trafik inte bedrivs. *Konkurrensverket* tillstyrker utredningens förslag. Detsamma gäller kommersiella järnvägsföretag som *Tågkompaniet*. Skydd för den samhällsstödda trafiken framhålls bl.a. av *Jönköpings Länstrafik AB* och *Tåg i Bergslagen*.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt järnvägsförordningen (2004:526) har *SJ AB* rätt att bedriva kommersiell trafik på hela det av staten förvaltade järnvägsnätet. Regeringen har dock möjlighet att inskränka denna rätt om trafiken konkurrerar med den trafik som staten upphandlat genom Rikstrafiken eller med trafik som bedrivs av trafikhuvudman (4 kap. 1 § tredje stycket). Omvänt är, enligt förordningen, förutsättningarna för att trafikhuvudmän i samverkan ska tillåtas bedriva trafik över länsgräns att sådan trafik inte väsentligt påverkar förutsättningarna för att bedriva kommersiell eller av staten upphandlad trafik (4 kap. 3 § andra stycket).

I praktiken har regeringen aldrig eller i varje fall inte på länge utnyttjat de möjligheter som finns att inskränka *SJ AB*:s rätt att bedriva kommersiell trafik. Regeringen ser heller ingen anledning att utnyttja de möjligheter som direktiv 2007/58/EG ger att ge skydd för av samhället organiserad och finansierad trafik i förhållande till nytillkommande internationell trafik genom att inskränka dess rätt till cabotage. I stället ser regeringen varje tillskott i form av utökat kommersiellt utbud av trafik som ett medel för att göra järnvägstrafiken mer attraktiv och effektiv. Ett utökat kommersiellt utbud i konkurrens mellan olika trafikutövare kan också antas bidra till att samhällets insatser för att organisera av samhället önskad trafik kan minska. Regeringen avser därför att avskaffa bestämmelsen i järnvägsförordningens 4 kap. 1 § tredje stycket.

Regeringens beslut att tillåta den försöksverksamhet som organiseras inom Norrtågs- och Öresundstågskoncepten innebär ett aktivt ställningsstagande med innebörd att inte skydda kommersiell trafik när man anser att ett utökad och av samhället kompletterande utbud är till gagn för resenärerna och samhället i övrigt. Regeringen vill emellertid avvakta förslagen från den pågående utredningen om översyn av lagstiftningen inom kollektivtrafikområdet innan den formella möjligheten att skydda kommersiell trafik på det av staten förvaltade järnvägsnätet tas bort.

Regeringen vill inte heller nu införa det av Järnvägsutredningen föreslagna företrädet till kommersiella trafikutövare att bedriva trafik som överensstämmer med av trafikhuvudmännen upprättade trafikförsörjningsprogram. Trafikhuvudmännen har dock alltid anledning att pröva och försäkra sig om att den trafik som de organiserar och eventuellt utför, förutom att ligga i linje med den centrala uppgiften att svara för ett regionalt eller lokalt trafikutbud, även bedrivs utan s.k. otillåtet statsstöd.

I detta sammanhang bör EU:s grundfördrag, artikel 87, uppmärksammas. Enligt EG-rätten åtnjuter den kommersiella trafiken ett skydd mot otillåtet statsstöd. Enligt grundfördragets artikel 73 angående transporter är emellertid statsstöd tillåtet om det innebär ersättning för allmän trafikplikt. I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 som träder i kraft den 3 december 2009 fastställs under vilka förutsättningar stöd kan ges som ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. Syftet är att se till att det inom området för kollektivtrafik tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I Sverige har den kommersiella persontrafikens ställning hittills inte prövats med stöd av EG-regelverket. Skälet är att den kommersiella trafiken, med några få undantag för charter- och nattågstrafik, har begränsats till den av SJ AB bedrivna trafiken som regeringen har haft möjlighet att skydda med stöd av järnvägsförordningens bestämmelser.

På en avreglerad marknad med nya aktörer kan det inte uteslutas att prövning av den kommersiella trafikens villkor i förhållande till av samhället stödd trafik kan komma att påkallas med återopande av EG:s regelverk. I och med att marknaden öppnas för konkurrens aktualiseras frågan om i vilken utsträckning och på vilket sätt det allmänna kan göra ingripanden i marknaden. Det kan därför finnas skäl att se över efterlevnaden av EU:s statsstödsregler. Regeringen avser att återkomma i denna fråga.

5.3 Särskild reglering av marknadstillträdet i samband med medfinansieringsprojekt m.m.

Regeringens förslag: Regeringen ges rätt att begränsa rätten att organisera och utföra trafik mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats, dock inte för internationell persontrafik. Den EG-rättsliga definitionen av begreppet internationell persontrafik införs i järnvägslagen. Tillsynsmyndigheten ska på begäran av berörd part pröva om det huvudsakliga syftet med viss trafik är att befordra passagerare mellan olika stater inom EES samt Schweiz.

Regeringens bedömning: När det svenska järnvägsnätet öppnas för konkurrens måste villkoren i det avtal, som A-Train AB har med staten om exklusiva rättigheter att bedriva trafik mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats beaktas.

Utredningens förslag: Avviker från regeringens förslag, vilket delvis beror på att i utredningen föreslogs öppning för nationell persontrafik enbart på det järnvägsnät som förvaltas av staten. Beträffande internationell persontrafik föreslogs att undantagsregeln enligt artikel 10. 3c i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2007/58/EG skulle utnyttjas. Regeln ger medlemsstaterna rätt att begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befordra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats före den 4 december 2007.

Remissinstanserna: *Arlandabanan Infrastructure AB* anser att det är angeläget att kommande författningstext ges en tydlig utformning mot bakgrund av de särskilda krav, som redan utförda eller framtida medfinansieringsprojekt för järnvägsinfrastruktur kan föranleda och att utredningen saknade förslag till författningstext angående beslut om vissa inskränkningar i trafikeringsrätten. *Banverket* och *Hovrätten för Övre Norrland* anser att konsekvenserna för avtalen gällande bland annat Arlandabanan bör belysas.

Skälen för regeringens förslag: Som redan framgått av avsnitt 5.1 innebär marknadsöppningen att alla järnvägsföretag och organisatörer av trafik har rätt att ansöka om tåglägen eller annan form av infrastrukturkapacitet på hela det svenska järnvägsnätet. Denna rätt gäller med undantag för trafiken mellan Stockholms centralstation och Arlanda samt inskränkningen av A-Train AB:s trafikeringsrätt till enbart denna del av järnvägsnätet. Bolaget har som tidigare framgått ensamt rätt att lämna av eller ta på passagerare på Stockholms centralstation och mellanliggande stationer om de ska till eller från Arlanda. I gengäld tillåts inte A-Train AB enligt avtalet med staten att utöva trafik på övriga delar av det av staten förvaltade järnvägsnätet. Något behov att författningsmässigt reglera detta finns inte eftersom det inte berör andra järnvägsföretags eller organisatörers rätt till marknadstillträde.

Såväl regeringen som A-Train AB och dess ägare överväger för- och nackdelar med att successivt lösa upp de låsningar som i dag finns beträffande dessa trafikeringsrätter. De begränsar inte bara verksamhetsförutsättningarna för andra kommersiella operatörer eller trafikhuvudmän

som skulle vilja konkurrera med Arlanda Express utan också Arlanda Express möjligheter att utöka trafiken till nya marknadssegment i konkurrens med andra organisatörer och utövare av persontrafik på järnvägsnätet. En viss uppluckring av skyddet för flygpendeln har redan skett bl. a. genom att de s.k. Upptågen, som har sin södra vändpunkt i Upplands Väsby, tillåts trafikera Arlanda station och ta upp och lämna av passagerare. Eftersom flygpendeln i dagsläget inte gör några uppehåll mellan Stockholms central och Arlanda är den konkurrens som uppstår för flygpendeln begränsad till de fall då resenärer åker i en kombinerad resa med SL- och Upptåg. Effekterna av denna konkurrens ska ställas mot de nya intäkter från stationsavgift som kommer från passagerare, som stiger på eller av Upptåget vid Arlanda.

Beträffande behovet av att beakta de särskilda villkoren för Arlandabanan finns en undantagsbestämmelse i direktiv 2007/58/EG enligt vilken medlemsstater får införa skydd för en trafikeringsrätt som beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande. En regel som bygger på denna bestämmelse skulle kunna gälla för såväl inrikes som internationell trafik. Regeringen anser att en sådan begränsning i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats bör gälla enbart nationell trafik. Detta säkerställs genom de bestämmelser som föreslås i järnvägslagen (2004:519) 5 kap. 2 c §.

Skälet för att undanta internationell trafik från den aktuella begränsningen är att EG-direktivet ställer krav på att beslut härom ska kunna prövas rättsligt, vilket är svårt att förena med de former för beslutsfattande som enligt regeringens mening bör komma i fråga. Begränsningar av det slag som här är i fråga är av sådan karaktär att det lämpligen bör beslutas av regeringen i författningsform. Ett sådant normbeslut kan emellertid inte prövas av en rättslig instans. Regeringen bedömer vidare att även om viss internationell persontrafik kommer att bedrivas på Arlandabanan, kommer den inte i någon nämnvärd omfattning att konkurrera med den trafik som A-Train AB enligt avtal har exklusiv rätt att bedriva på den lokala sträckan mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats.

I och med att inga begränsningar införs för att bedriva internationell persontrafik på Arlandabanan, men att sådan ska gälla för nationell trafik är det nödvändigt att klargöra vilket slag av trafik en ansökan avser. Den definition av begreppet internationell persontrafik som genom direktiv 2007/58/EG införs i direktiv 91/440/EEG bör därför införas i järnvägslagen. Vidare behöver det anmälningsförfarande som föreskrivs i direktiv 2001/14/EG i dess lydelse enligt direktiv 2007/58/EG införas i svensk reglering. I enlighet med dessa ska den som avser att ansöka om infrastrukturkapacitet i förväg meddela infrastrukturförvaltaren och regleringsorganet. De parter som har intresse av att kunna bedöma om viss trafik är att anse som internationell persontrafik ska därefter genom regleringsorganets försorg informeras om detta. Dessa ska även enligt vad som föreskrivs i direktiv 2001/14/EG i dess lydelse enligt direktiv 2007/58/EG kunna begära att regleringsorganet gör en prövning av om syftet med den planerade trafiken är sådant som förutsätts i definitionen

av internationell persontrafik. Även den sistnämnda bestämmelsen om syftesprövning bör införas i järnvägslagen

Järnvägsföretag behöver för sin verksamhet en mängd olika tjänster som fordonsunderhåll, lastning av varor för servering etc. För att komma i åtnjutande av sådana oundgängliga tjänster är det viktigt att tillträde till järnvägsspår till serviceanläggningarna upplåts. Enligt järnvägslagen ska den som tillhandahåller tjänster åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät göra detta på icke-diskriminerande sätt. Likaså går järnvägslagens bestämmelser som huvudregel ut på att den som har rätt att utföra trafik också har rätt att få tillträde till järnvägsspår. Samtidigt har t.ex. industrier med egna spår som är nödvändiga för egen verksamhet berättigade krav att freda dessa från andra järnvägsaktörer så att verksamheten inte blir lidande. Detta tillgodoses genom undantagsregeln i 5 kap. 4 §. När sådana spår även upplåts till andra aktörer gäller dock järnvägslagens bestämmelser om en icke-diskriminerande tilldelning av kapacitet och avgiftssättning. Som tidigare framgått övervakar Transportstyrelsen att dessa principer efterlevs.

6 Krav på marknadens aktörer

6.1 Obligatorisk trafikantinformation m.m.

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

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

Utredningens förslag: Överstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen föreslår en obligatorisk samverkan kring viss trafikantinformation, som tidtabeller, vagntyper etc. Man föreslår vidare att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får rätt att utfärda föreskrifter om detta. Övrig samverkan föreslår utredaren ska ske på frivillig grund. Utredningen föreslår bland annat att en statlig förhandlingsman utses med uppgift att få till stånd en ekonomisk förening som ska äga ett bolag, AB Samtrafiken, vilket ges i uppdrag att samordna och driva utvecklingen av ett gemensamt biljettsystem exklusive boknings-system för persontrafik på järnväg. Anslutning till systemet ska vara frivilligt. Operatörer och organisatörer bör få använda egna boknings-system men de måste lämna vissa grundläggande uppgifter om sin trafik till den s.k. Riksdatabasen, som sköts av Samtrafiken i Sverige AB.

Skyldigheten bör regleras i järnvägslagen. Transportstyrelsen och Konkurrensverket bör ges i uppdrag att utreda behovet av lagstiftning med särskilda marknadskrav att ställas på aktörer med en särställning inom området.

Remissinstanserna: *Statskontoret, Konkurrensverket, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut* samt *Jönköpings Länstrafik AB* tillstyrker utredningens förslag. *Tågoperatörerna* anser att dagens samarbete fungerar bra. *Samtrafiken i Sverige AB* anser att ett nationellt informations- och biljettsystem ska vara så kommersiellt attraktivt att det kan baseras på frivillighet. *Samtrafiken* och *Rikstrafiken* anser att operatörerna ska tillåtas ha egna bokningssystem. Många remissinstanser, bland annat *Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet, Kungliga Tekniska Högskolan, Skåne läns landsting, Vägverket, Svenska Handelskammarförbundet, Samverkansorganet i Hallands län, Tågkompaniet, Glesbygdverket* och *Järnvägsstyrelsen* betonar resenärernas behov av ett samordnat informations-, boknings- och biljettsystem. Många remissinstanser ifrågasätter att samverkan ska vara frivillig. Det gör till exempel *Glesbygdverket, Vägverket, Banverket, Svensk Kollektivtrafik* och *Länsstyrelsen i Stockholms län*. *Veolia* anser att delägarskap i *Samtrafiken* bör vara obligatoriskt. *SJ AB* anför att ett samarbete kring biljett- och bokningssystem inte bör ställas under statlig kontroll eller få myndighetsliknande status. Olika samarbetsorganisationer ska kunna verka samtidigt. Om möjligt bör skyldighet att lämna uppgifter till Riksdatabasen fastställas i lag. *Netrail AB* anför att det finns en övertro på vikten av ett samordnat biljett- och bokningssystem. Operatörerna bör få utveckla och välja lösningar själva, exempelvis sms-biljettsystem. *Konkurrensverket* anför att det behövs kompletterande regler för de marknadsfunktioner som *Samtrafiken* och *Linkon* har. *Samtrafiken* anför att en ekonomisk förening kan bildas med stöd av konsortialavtalet. *Företagarna* är skeptiska till ekonomisk förening, och anser att bolaget borde kunna ägas direkt av operatörerna.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Med kollektivtrafikbranschens ambitioner om ett fördubblat kollektivt resande måste informationen om kollektivtrafikens utbud, liksom trafikantinformationen i samband med resan bli mycket bättre. Resenären bör enkelt kunna få samlad information om all kollektivtrafik i landet och kunna jämföra olika resalternativ. En välinformerad konsument har en större chans att köpa rätt produkt utifrån just sina behov. Resenären bör kunna kombinera resor med flera olika operatörer och trafikslag till sin Hela-Resa. Resenären bör även enkelt och smidigt kunna boka plats, betala samt få ut biljetten i valfri form på valfri plats. Då ökar kollektivtrafikens prisvärdhet och attraktivitet för kunden med ett ökat resande som följd.

Samtrafiken i Sverige AB, ägt av *SJ AB*, trafikhuvudmän och flera trafikoperatörer, har länge arbetat med samordning av information till trafikanter. Idag kan resenärerna få information om nästan all kollektivtrafik i landet, även information om alternativa resmöjligheter mellan orter som kräver användning av flera trafikslag eller operatörer.

Genom *Samtrafikens Resplus-system* kan resenären kombinera resor med alla fjärrtåg, regional- och lokaltåg samt de viktigaste linjerna med stads-, regional- och expressbuss samt färjor, på en biljett. Resenärerna

har tillgång till ett nationellt nät för försäljning och distribution via telefon, biljettautomat, över disk och på internet.

Staten har tidigare spelat en relativt återhållsam roll i detta sammanhang. All utveckling har skett under frivillig samverkan mellan aktörerna. För att säkerställa dagens samverkan och driva på en vidare utveckling på en avreglerad marknad krävs sannolikt ett visst ökat statligt engagemang och att staten ställer krav på samverkan utifrån ett uttalat resenärsperspektiv

Ökad konkurrens med fler kollektivtrafikoperatörer på järnväg och väg kan komma att innebära påfrestningar och försvåra ytterligare samarbete. Det är inte säkert att alla operatörer är intresserade av att medverka i informationssamverkan och än mindre i samverkan om bokning, betalning och distribution av biljetter för genomgående resor. I likhet med många remissinstanser är regeringen tveksam till möjligheten att vidmakthålla dagens service eller få till stånd en önskvärd utveckling enbart baserad på frivillighet. Regeringen anser att det krävs en obligatorisk samverkan åtminstone om information till trafikanter. Det kan också bli aktuellt att kräva en obligatorisk samverkan vad gäller bokning, betalning och distribution av biljetter/färdhandlingar samt samordning av tidtabeller med mera.

Detta ligger i linje med kravet i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer om att järnvägsföretag och biljetutfärdare ska använda ett datoriserat informations- och bokningssystem (CIRSRT). Tanken är att resenärerna lättare ska kunna planera sitt resande på en marknad med flera olika operatörer. EG-förordningen träder i kraft den 3 december 2009 och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) avseende detta system håller för närvarande på att utvecklas av den Europeiska järnvägsbyrån.

För att säkra ett fungerande system för information till resenärer om möjligheter att företa resor ska den som utför eller organiserar linjetrafik på järnväg lämna uppgifter om sitt trafikutbud till den myndighet som regeringen bestämmer. I järnvägslagen föreskrivs nu om denna uppgiftsskyldighet samt om bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas. Informationen ska användas för att stödja utveckling och drift av gemensamma och trafikslagsöverskridande informationssystem för all kollektivtrafik.

Den myndighet regeringen utser bör samverka med berörda aktörer om systemets utveckling och se till att systemet är robust när persontrafikmarknaden öppnas för konkurrens.

SJ AB har haft och har en nyckelroll när det gäller bokning av genomgående biljetter. Det är SJ AB:s system för bokning och avräkning som innehåller de centrala tekniska delarna och som utgör en förutsättning för mycket av den samverkan som administreras av Samtrafiken. På en avreglerad och konkurrensutsatt marknad krävs system för information och bokning som fungerar på ett operatörsneutralt och robust sätt. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i denna fråga.

6.2 Långsiktiga och trafikslagsövergripande trafikförsörjningsprogram

Regeringens bedömning: Trafikhuvudmännen bör med utgångspunkt i utredningens förslag överväga former för och innehåll i långsiktiga och strategiska trafikförsörjningsprogram för all kollektivtrafik inom ramen för respektive ansvarsområde.

Programmen bör kunna användas såväl i samband med fysisk och annan samhällsplanering som planering av infrastruktur på lokal, regional och nationell nivå. Programmen bör även vara användbara i samband med eventuell statsstödsprövning i EG-domstolen.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Trafikhuvudmännen ska ta fram långsiktiga trafikförsörjningsprogram innehållande samhällets förväntningar, ambitioner och krav på den trafik som bör finnas för medborgarna. Programmen ska utvecklas efter samråd med behöriga myndigheter och järnvägsföretag och offentliggöras. Programmen bör omfatta en period av cirka tio år med lämpliga revideringstillfällen.

Remissinstanserna: *Skåne läns landsting, Tågkompaniet, Sveriges Kommuner och Landsting, Glesbygdsverket, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Rikstrafiken och Samverkansorganet i Gävleborgs län*, stöder förslaget om nationella och regionala trafikförsörjningsprogram. *Järnvägsstyrelsen* anser att skyldigheten att ta fram trafikförsörjningsprogram bör regleras i lag samt att det bör framgå vilken instans som ska ansvara för kontroll och uppföljning. *Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS)* ifrågasätter lämpligheten i att samma myndigheter styr och administrerar såväl trafikförsörjningsprogram som den samhällsköpta trafiken. Risker finns att de då skyddar upphandlingen av den företagsekonomiskt olönsamma trafiken på bekostnad av den kommersiella trafiken. *Samverkansorganet i Hallands län* anför att det inte framgår hur styrande trafikförsörjningsprogrammen ska vara. Det är avgörande för utformningen av trafiken hur stor möjligheten blir för trafikhuvudmannen att genom programmen ställa krav på uppehållsbilder och turutbud. *Banverket* och *Svensk Kollektivtrafik* anser att trafikförsörjningsplanerna bör omfatta all kollektivtrafik. *Jönköpings Länstrafik AB* anser att trafikförsörjningsprogrammen bör användas för att prioritera statliga infrastrukturinvesteringar till regional och lokal trafik. *Svensk Kollektivtrafik* påpekar att utredningen inte angett vad trafikförsörjningsprogrammen ska innehålla. *Bombardier* anser att processen kring programmen måste vara klarlagd innan de nya reglerna träder ikraft. *SJ AB* anser att det är svårt att ajourhålla tioåriga trafikförsörjningsprogram, eftersom de är beroende av hur infrastrukturkapaciteten utvecklas, växlingar i politisk majoritet, och skiftande budgetförutsättningar.

Skälen för regeringens bedömning: Av flera skäl finns det behov av en mer långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken. I dagens lagstiftning om den lokala och regionala kollektivtrafiken, lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik, förskrivs att trafikhuvudmännen ska ta fram trafikförsörjningsplaner. Däremot föreskrivs

inget om deras närmare innehåll, utformning eller uppföljning. Regeringen anser att dessa planer bör utvecklas så att de kan underlätta användandet av kollektivtrafiken som ett instrument för samhällets utveckling. Med sitt uttalade resenärsperspektiv anser regeringen att det är viktigt att programmen blir trafikslagsövergripande.

De flesta remissinstanser är positiva till järnvägsutredningens förslag att trafikhuvudmännen och Rikstrafiken ska utarbeta långsiktiga trafikförsörjningsprogram för järnvägstrafiken. Regeringen delar uppfattningen att det är angeläget att trafikhuvudmännen utarbetar sådana program. Tilltagande regional samverkan och regionförstoring kräver en utvecklad övergripande planering. Programmen måste därför växa fram ur regionernas egna specifika behov och förutsättningar.

För att kunna ta hänsyn till kollektivtrafikens möjligheter och begränsningar bör samråd hållas med kollektivtrafikens företrädare vid den fysiska planeringen. För att det ska kunna ske på ett effektivt sätt måste kollektivtrafikens långsiktiga möjligheter och begränsningar beskrivas. Trafikhuvudmännen bör därför, med utgångspunkt i bl.a. järnvägsutredningens förslag, överväga former för och innehåll i långsiktiga och strategiska trafikförsörjningsprogram för all kollektivtrafik inom ramen för respektive ansvarsområde.

Programmen bör kunna användas såväl i samband med fysisk och annan samhällsplanering som planering av infrastruktur på lokal, regional och nationell nivå. De bör även kunna användas som information till operatörer och andra intressenter om var myndigheterna ser en långsiktig utveckling och var upphandling av trafik kan ske.

Ytterligare ett skäl för trafikhuvudmännen att ta fram långsiktiga trafikförsörjningsprogram är den prövning de kan komma att utsättas för av EU-kommissionen, eller slutligen i EG-domstolen, om någon operatör från ett annat medlemsland klagar på att trafikhuvudmannen har tillgång till ett otillåtet statsstöd, som snedvrider konkurrensen på den inre marknaden. Även den nationella järnvägstrafiken blir nämligen påtagligt en del av den inre marknaden vid marknadsöppningen. Redan i dag har den operatör som anser att statsstöd i vilken form det än ges, snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen i sådan utsträckning att det påverkar handeln mellan medlemsstaterna, möjlighet att anmäla detta till EU-kommissionen. Vid en marknadsöppning där det kan antas att fler aktörer från andra medlemsstater kan komma att utföra trafik inte bara gränsöverskridande, utan även lokalt på det nationella nätet, kan frågan om otillåtet statsstöd komma att uppmärksammas mer av både operatörer och trafikhuvudmän än det tidigare gjorts. De tänkta långsiktiga och strategiska trafikförsörjningsprogrammen bör därför även vara användbara i samband med eventuell statsstödsprövning i EG-domstolen.

I direktivet till utredningen om översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dir 2008:55) ingår att överväga former för en långsiktig strategisk planering. Eftersom regeringen eftersträvar att trafikförsörjningsprogrammen ska ha en trafikslagsövergripande ansats innefattande såväl lokal, regional som interregional trafik kommer regeringen att återkomma med en samlad bedömning av kommande förslag från denna utredning och föreliggande järnvägsutredning.

7 Övriga konkurrensförutsättningar

7.1 Kapacitetstilldelning

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens bedömning. Vikten av att utveckla bättre metoder för kapacitetstilldelning betonas, liksom möjligheten att använda ekonomiska styrmedel. Redan under utredningstiden föreslog utredaren att regeringen skulle ge Banverket i uppdrag att dels tillsammans med järnvägsföretag, trafikhuvudmän och andra som har auktorisation att organisera järnvägstrafik samt övriga berörda aktörer inom sektorn vidareutveckla den administrativa modellen för kapacitetstilldelning, dels genomföra den forskning som är nödvändig för att utveckla modellen för kapacitetstilldelning så att kraven på samhällsekonomisk effektivitet uppfylls. Utredningen föreslog därutöver att ett kapacitetstilldelningsråd skulle inrättas med uppgift att ge Banverket ledning i frågor av principiell karaktär, som inte är tydligt reglerade i tillämpligt regelverk.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser som yttrat sig i frågan stöder de principer för värdering vid tilldelning av tåglågen som utredaren föreslår. Andra pekar på att det inte finns en sådan modell att tillgå i dag, och att det bland annat är svårt att beräkna nyttan. Några anser att det är en brist i utredningen att frågan om kapacitetstilldelningen lämnats öppen, eftersom utformningen av modellen har mycket stor betydelse för effekterna av en avreglering. *Statens väg- och transportforskningsinstitut*, *Kungliga Tekniska Högskolan* och *Statens Institut för Kommunikationsanalys* framhåller att det finns kunskap och kompetens att tillgå för utveckling av modellen. *Veolia* poängterar att svårigheter att lösa denna fråga inte får användas för att skjuta upp beslutet om en avreglering. *Järnvägsstyrelsen* är kritisk till ett kapacitetstilldelningsråd, eftersom Järnvägsstyrelsens tillsyn och beslut i prövning av tvister visar att det är mycket svårt att hantera branschöverenskommelser som strider mot järnvägslagen och EG-rätt, vilket drabbar enskilda järnvägsföretag. *Tågkompaniet*, *Banverket*, *Näringslivets transportråd* samt *Svenska Handelskammarförbundet* stöder dock förslaget.

Skälen för regeringens bedömning

Allmänna utgångspunkter

Den som har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik har rätt att få en ansökan om tilldelning av kapacitet behandlad av berörd infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltaren ska i sitt beslut om tilldelning av kapacitet så långt som möjligt tillmötesgå den sökandes önskemål. Det normala är att de sökandes önskemål inte till fullo går att möta då de konkurrerar om samma kapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska då försöka samordna de olika önskemålen, vilket i regel innebär att de tåglägen som erbjuds är justerade i förhållande till önskemålen i ansökningarna.

De flesta konflikterna mellan olika ansökningar går att lösa genom frivillig samordning. För att avgöra vilken av olika ansökningar som ska tillmötesgåas kan ekonomiska styrmedel tillgripas. Om sådana inte används eller inte leder till att det avgörs vem som ska tilldelas kapacitet ska tilldelningen göras i enlighet med prioriteringskriterier. Infrastrukturförvaltaren är ansvarig för att utarbeta och i sin järnvägsnätsbeskrivning tillkännage sådana kriterier. De ska vara utformade så att de medger ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Regelverket kring hur kapacitetstilldelningen ska gå till gäller oavsett graden av konkurrens. Även i en situation där det finns endast ett järnvägsföretag som bedriver all trafik kan konflikter mellan önskade tåglägen och infrastrukturförvaltarens behov av kapacitet för banarbeten uppkomma. Principiellt är det alltså ingen skillnad om konkurrensen ökar på järnvägsmarknaden, däremot kan det bli svårare att samordna ansökningarna till en tågplan som kan accepteras av alla sökande. Det är också ur resenärsperspektiv av avgörande betydelse att kapacitetstilldelningen fungerar på ett sådant sätt att de eftersträlvade positiva effekterna av en ökad konkurrens kan uppnås. Kraven på en icke-diskriminerande och transparent kapacitetstilldelningsprocess som tar sin utgångspunkt i att infrastrukturen nyttjas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt ökar med antalet järnvägsföretag och organisatörer av järnvägstrafik. Även den i dag allt mer ökande trafiken medför att konkurrensen om tåglägen ökar. Det är inte möjligt att genom satsningar på utbyggd infrastruktur eliminera mer än en bråkdel av alla konflikter mellan olika önskemål. På en konkurrensutsatt marknad är det också särskilt viktigt att samtliga parter vet vilka regler som gäller och att de kan lita på att reglerna tillämpas korrekt.

Banverket bör vidareutveckla metoder och verktyg för kapacitetstilldelning

Mot bakgrund av ovanstående är det av största vikt att Banverket utvecklar sina metoder för att lösa konflikter mellan ansökningar som konkurrerar om samma kapacitet. Som bl.a. *Veolia* konstaterar finns problemet redan i dag och de svårigheter som finns att lösa frågan får inte hindra ett beslut om konkurrensutsättning av persontrafiken. Metoderna för kapacitetstilldelning måste dels beakta den samhällsekonomiska effektiviteten, dels vara transparenta och enkla att tillämpa. Även om några remissinstanser påpekar att det är förenat med

stora svårigheter att beräkna vad som ur samhällsekonomisk synvinkel är mest effektivt instämmer de flesta i att samhällsekonomisk effektivitet bör utgöra grund för tilldelningen.

Regeringen gav i regleringsbrev i juni 2008 Banverket i uppdrag att i samverkan med övriga aktörer i järnvägssektorn vidareutveckla verktyg och metoder i syfte att skapa en modell för tilldelning av kapacitet för ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen. I uppdraget ingick även att upprätta en handlingsplan för fortsatt utvecklingsarbete, inklusive analyser av hur ekonomiska styrmedel kan användas i kapacitetstilldelningsprocessen. Uppdraget avrapporterades den 30 november 2008 till Regeringskansliet.

För att kunna hantera ett sannolikt ökande antal ansökningar från järnvägsföretag och organisationer behöver Banverket snabbt utarbeta kriterier för att prioritera mellan ansökningar som konkurrerar om samma kapacitet. Prioriteringskriterierna ska anges i infrastrukturförvaltarens beskrivning av det järnvägsnät denne råder över.

Järnvägsnätsbeskrivningen för den tågplan som börjar gälla i december 2010 ska publiceras i december 2009, vilket innebär att ett förslag för samråd måste vara färdigt senast i början av oktober 2009. Det finns i dag inga färdiga modeller för samhällsekonomisk värdering som kan användas i kapacitetstilldelningsprocessen. Banverket kommer inte heller att hinna utveckla ett färdigt system för kapacitetstilldelning till hösten 2009. Däremot ska avsevärda förbättringar i dagens system för tilldelning ha uppnåtts.

Regeringen anser att ekonomiska styrmedel kan vara en del av de objektiva kriterier som används för att prioritera bland ansökningarna. Banverket bör därför i det fortsatta arbetet särskilt uppmärksamma möjligheterna att använda avgifter som ett av flera instrument i en effektiv och transparent kapacitetstilldelningsprocess. Banverket har ansvaret för att i samverkan med marknadens aktörer förbättra kapacitetstilldelningsprocessen. Banverket bestämmer därför själv om man behöver tillsätta ett kapacitetstilldelningsråd.

7.2 Tillgång till verkstäder och andra underhållsresurser

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

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

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i vissa delar med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *SJ AB, Tågkompaniet, Företagarna, Jönköpings Länstrafik AB, Västtrafik AB, Kungliga Tekniska Högskolan, Affärsverket Statens järnvägar, Svensk Kollektivtrafik, Bombardier och EuroMaint* anser att tillgång till ett effektivt och fungerande fordonsunderhåll är en förutsättning för såväl kommersiell som samhälls-subventionerad tågtrafik. Nästan alla som berört frågan om tillgång till underhåll och service anser att marknaden fungerar mycket dåligt, särskilt på reservdelssidan, samt att det är mycket angeläget att detta åtgärdas. *SJ AB* föreslår att Jernhusen inlemmas i Banverket som en administrativt integrerad men självständig fastighetsenhet. *SJ AB* föreslår även en organisatorisk uppdelning av Jernhusen, i en del som tillhandahåller stationer och verkstäder till självkostnadspriser eller till särskild infrastrukturavgift, samt en företagsdel med rent kommersiell fastighetsutveckling. Det sist nämnda föreslås även av *Statens väg- och transportforskningsinstitut*. *Konkurrensverket* stöder utredningens förslag, men anför att det är oklart om de åtgärderna kan få effekt till marknadsöppningen 2010. Man föreslår vidare att Transportstyrelsen bör få särskilt uppdrag att följa utvecklingen samt vid behov föreslå kompletterande åtgärder eller lagändringar.

Skälen för regeringens bedömning: Fastighetsförvaltningen har ända sedan järnvägsreformen 1988 organisatoriskt bedrivits under viss självständighet i förhållande till både Banverket och trafiksidan inom SJ. Skälet är att staten önskat effektivisera förvaltningen och ta till vara möjligheterna att exploatera fastighetsinnehavet genom uthyrning eller försäljning. I samband med bolagiseringen av SJ 2001 frikopplades fastighetsförvaltningen ytterligare och övertogs av Jernhusen AB. De problem som SJ AB och andra marknadsaktörer ofta uppmärksammar är att detta gjordes utan tydligt angivande av fastighetsförvaltningens ursprungliga roll som stödjande för utvecklingen av trafiksystem och infrastruktur inom järnvägssystemet, liksom i utvecklingen av ett bättre och mer intermodalt fungerande transportsystem.

Vid bolagiseringen avskiljdes verkstads-, underhålls- och andra funktioner som bedrivits inom SJ. Motivet var att renodla SJ till ett persontrafikföretag (SJ AB) och ett godstrafikföretag (Green Cargo AB) samt att säkerställa att olika servicefunktioner inom sektorn skulle kunna upplåtas under icke-diskriminerande och konkurrensneutrala villkor till alla organisatörer och utövare av trafik. Huvuddelen av de terminalspår m.m. som ägdes av SJ hade med motsvarande motiv överförts till Banverket 1999. Vissa av de bolagiserade funktionerna har sedan 2001 sålts till privata intressenter. Det gäller exempelvis EuroMaint AB, som förutom sin dominerande ställning vad gäller det tyngre underhållet, också kontrollerar vissa strategiska reservdelslager för den svenska fordonsparken.

Utvecklingen av terminal- och servicefunktioner inom järnvägssektorn har ännu inte nått en helt tillfredsställande lösning. Strukturella åtgärder kan behöva aktualiseras i kombination med att rollerna för befintliga aktörer ses över och preciseras. Det finns redan andra järnvägsföretag än SJ AB som bedriver persontrafik, även om de hittills nästan uteslutande arbetar på uppdrag av trafikhuvudmännen eller Rikstrafiken.

Det kan finnas skäl att genom uppdrag respektive ägardirektiv ge Banverket och Jernhusen AB i uppgift att bevaka att behovet av mark för etablering av nya terminal- och servicefunktioner i anslutning till befintliga spår och terminaler beaktas i planeringen. Behovsplaneringen bör avse såväl befintlig mark som nyanskaffning av mark för sådana ändamål och bör ta hänsyn till möjligheten att etablera konkurrerande utbud av servicetjänster. Särskilda hänsyn bör tas till att serviceanläggningar i regel måste ligga i nära anslutning till terminal- och huvudspår. Dessutom bör behovet av etablering av funktioner även inom andra transportslag i anslutning till järnvägen som ett led i att stärka den intermodala samverkan beaktas.

Banverket och Jernhusen bör verka för att kommuner och privata intressenter ställer mark till förfogande och etablerar servicefunktioner i anslutning till järnvägens huvudspår och terminalanläggningar.

Jernhusen bör, där lokala monopol föreligger, i sin förvaltning av verkstadsfastigheter m.m. se till att dessa så långt det är möjligt kan användas för olika verkstäder och andra verkstadsfunktioner, som trafikutövare och fordonsägare behöver nyttja. Med lokalt monopol avses att det finns endast en verkstadsanläggning inom det närområde där tåg lämpligen underhålls. Användning och uthyrning av fastigheterna till sådana ändamål ska ske så att det främjar konkurrens mellan de som tillhandahåller servicetjänster.

Flera remissinstanser har pekat på att tillgång till uppställningsspår m.m. är centrala för att nya aktörer ska kunna etablera sig på järnvägens persontrafikmarknad. I princip ska trafikutövare själva eller i samarbete med andra intressenter hålla spår för längre uppställning av fordon och liknande ändamål. Järnvägsnät som förvaltas av staten via Banverket ska enligt tidigare beslut om avgränsningen av statens direkta infrastrukturåtagande endast omfatta spår för linjetrafik, spår allmänt tillgängliga för lastning och lossning (som tidigare förvaltats av SJ) samt spår för tillfällig uppställning eller underhåll i samband med tågvändning. Spår på järnvägsnät som förvaltas av staten kan i mån av ledig kapacitet också få användas till andra ändamål. Upplåtelse för sådana ändamål ska ske

till marknadsmässigt pris eller självkostnad när verksamheten bedrivs under geografiskt monopol.

Regeringen avser att noggrant följa utvecklingen av järnvägens servicefunktioner och återkomma med förslag till strukturella eller andra åtgärder som kan behöva vidtas för att åstadkomma förutsättningar för en väl fungerande konkurrens också inom denna del av järnvägsmarknaden.

7.3 Fordonsförsörjning

Regeringens bedömning: En konkurrensneutral tillgång till fordon är en förutsättning för en rättvis konkurrens. Trafikorganisations och trafikföretags behov av fordon bör tillgodoses på marknadsmässiga och icke-diskriminerande villkor utan inslag av direkta eller indirekta statssubventioner.

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

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

Trafikhuvudmännen bör ges rätt att hyra ut egna fordon på marknadsmässiga villkor.

Utredningens förslag: Utredningen anser att en avreglerad persontrafik på järnväg förutsätter att det finns fordon att tillgå för nya aktörer. Det anses därför viktigt att få till stånd en konkurrensneutral och väl fungerande fordonsförsörjning tillika fordonsunderhåll. All fordonsförsörjning bör, så långt möjligt, ske på kommersiella grunder. Utredningen föreslår att SJ AB ska få behålla sina fordon. För att skapa en andrahandsmarknad bör överblivna fordon hos SJ AB och affärsverket Statens järnvägar inte få skrotas eller hyras ut förrän de har auktionerats ut för försäljning. Något statligt vagnbolag bör inte inrättas. Statliga fordon som används i den upphandlade trafiken bör på sikt avvecklas och under en övergångsperiod förvaltas av Rikstrafiken. Fordonsbidraget till trafikhuvudmännen bör avskaffas och ersättas med bidrag till infrastruktur som underlättar utvecklingen av den regionala trafiken.

Remissinstanserna: Flera remistanser stöder utredningens förslag samt pekar på vikten av en fungerande andrahandsmarknad, särskilt för nya operatörer. *Järnvägsstyrelsen* och *SJ AB* instämmer i förslaget att SJ AB behåller egna och leasade fordon. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* menar att det innebär att det blir svårt för nya aktörer att komma in på marknaden om SJ AB och Transitio behåller sin fordonsflotta. *Veolia* anser att Statens järnvägar inledningsvis bör överta all rullande materiel från SJ AB för att på kommersiella grunder hyra ut fordonen i konkurrens med andra aktörer. Trafikbeställare bör fortsätta

att tillhandahålla fordon för den upphandlade trafiken menar *Länsstyrelsen i Norrbottens län*, medan *Statens järnvägar* anser att fordon för nattågstrafik bör tillhandahållas av staten, för att verklig konkurrens ska kunna åstadkommas. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att möjligheterna för regiontrafikbolagen att skaffa fordon på konkurrensneutrala villkor bör finnas kvar. *Statens järnvägar* föreslår att Rikstrafikens ansvar för att garantera affärsverkets ekonomi vid förvaltning och uthyrning av fordon för den av staten upphandlade trafiken bör upphöra. *Tågoperatörerna*, *Banverket*, *Rikstrafiken*, *Statens järnvägar* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund* stöder förslaget att fordonsbidragen till trafikhuvudmännen ska upphöra. *Banverket* menar dock att det kan finnas skäl att medfinansiera fordon även i framtiden.

Skälen för regeringens bedömning: Fordon står för en väsentlig del av järnvägsföretagens kostnader (ca 20–30 procent). För att konkurrens ska kunna utvecklas under neutrala och icke-diskriminerande former mellan olika järnvägsföretag respektive mellan dessa och av Rikstrafiken eller trafikhuvudmännen organiserad trafik krävs att fordonen tillhandahålls på marknadsmässiga villkor. Regeringen har i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35), framhållit att fordon inom järnvägstrafiken i princip bör ses som ett viktigt konkurrensmedel för trafikföretagen vid deras utformning av attraktiva och konkurrenskraftiga transporttjänster. Regeringens syn är att fordon därför i så liten utsträckning som möjligt ska tillhandahållas av samhällsorgan. Därför sägs i propositionen också att den statliga medfinansieringen vid anskaffning av regionala järnvägsfordon ska avvecklas.

Den utveckling som skett inom länstrafiken avviker i hög grad från de principer regeringen framfört genom att trafikhuvudmännen (i stor utsträckning via AB Transitio) anskaffar egna fordon med förmånlig finansiering genom kommunal borgen. Det egna fordonsinnehavet innebär betydande ansvar för ett fordonskapital som indirekt skulle kunna motivera trafikhuvudmännen att organisera trafik med betydande kommersiellt inslag. Den utveckling som skett inom den kommunala sektorn torde i högre grad än statens innehav av äldre fordon hos Statens järnvägar förklara det hittills svaga intresset för etablering av utländska bolag som svarar för persontrafikens fordonsförsörjning eller etablering av svenska kommersiella aktörer med sådan verksamhet. Statens järnvägar bör enligt regeringen övergångsvis få hyra ut eller sälja fordon för att stimulera konkurrens bland kommersiella operatörer.

I linje med vad som sägs i utredningen föreslår regeringen emellertid inte nu några drastiska ingrepp i de beslut som fattats om fordonsbidrag till lokal och regional kollektivtrafik. Fordonsbidrag med omfattning upp till redan beslutade 4,5 miljarder kronor kan komma att betalas ut.

I linje med regeringens principiella ställningstagande bör en mer korrekt och transparent redovisning göras av redan utbetalade fordonsbidrag. Det ger kommersiellt verkande aktörer bättre möjlighet att på likvärdiga grunder hävda fördelar med det utbud som de presenterar. En korrekt och transparent redovisning är också väsentlig när behöriga myndigheter enligt förordning (EG) nr 1370/2007, dvs. länstrafikhuvudmännen, värderar om önskvärt utbud av trafik ska tillgodoses med kommersiellt eller samhällsstött utbud.

Det bör uppmärksammas att SJ AB vid leasing av fordon från Statens järnvägar redan får betala ett pålägg, fastställt av Riksgäldskontoret, som speglar skillnaden mellan marknadsränta och statsgaranterad ränta. Motsvarande bör gälla för fordon som används av trafikhuvudmännen.

Statens järnvägars ökade risk till följd av att Rikstrafikens ekonomiska garantier för fordon som används i den upphandlade interregionala trafiken tas bort bedöms vara liten. Dels håller den fordonspark som Statens järnvägar förvaltar en hög kvalitet genom att nyligen vara upprustad, dels är vagnparken i stort sett redan avskriven.

Statens järnvägar ska ha rätt att under en övergångsperiod hyra ut fordon som inte kommer till användning i Rikstrafikens upphandling där trafikutövare använder egna fordon. Statens järnvägar ska vid uthyrningen anpassa uthyrningsperioden så att fordonen finns tillgängliga för aktuella trafikuppgifter vid förnyad upphandling av Rikstrafiken.

Regeringens förslag som de redovisats i avsnitt 5 innebär att trafikhuvudmännen kan komma att möta ökad konkurrens. Om en större andel av det totala utbud av trafik, som samhället önskar se utfört, kommer att utföras av kommersiella aktörer kan också överskott av kommunägda fordon uppstå. Bakgrunden kan t. ex. vara att det vid de behöriga myndigheternas bedömning kan visa sig svårt att motivera varför trafiken ska organiseras finansiellt garanterad av trafikhuvudmännen. Det är rimligt att de av kommuner och landsting via trafikhuvudmännen ägda fordonen i en sådan situation kan frigöras för uppgifter i den rent kommersiellt utförda trafiken. Förutsättningen är att försäljning eller uthyrning sker enligt marknadsmässiga villkor. Exempel på detta finns redan i dag då till exempel SJ AB hyr fordon för vissa uppgifter i den kommersiella trafiken eller i form av uthyrning av fordon som används i evenemangsresor.

Det är osäkert i vilken utsträckning uthyrning av kommunala fordon ligger i linje med den kommunala kompetensen enligt kommunallagen (1991:900). Detta måste klaras ut i det fortsatta arbetet och regeringen avser att återkomma i frågan.

Regeringens förslag: Den som utför eller organiserar persontrafik ska lämna nödvändiga uppgifter för uppföljning och utvärdering av utvecklingen på persontrafikmarknaden till den myndighet regeringen bestämmer. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna sådana uppgifter.

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens förslag och bedömning

Remissinstanserna: *Bussbranschens Riksförbund* och *Utredningen om en ny kollektivtrafiklag* anser att uppföljnings- och utvärderingsuppgifterna bör ligga på en annan myndighet än Transportstyrelsen. Med sitt grundläggande tillsynsansvar riskerar Transportstyrelsen att få dubbla roller med oklart ansvar. *Konkurrensverket* anser att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att följa upp hur fordonsförsörjningen utvecklas och att denna sker på transparent och icke-diskriminerande sätt.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Marknadsöppningen på persontransportmarknaden på järnväg innebär ett nytt stort steg i den mångåriga och stegvisa processen att reformera järnvägsmarknaden. Nu införs möjligheten till konkurrens om resenärerna på spåret på allvar. Marknadsöppningen kommer att leda till förändringar. Det är dock inte möjligt att närmare förutsäga var och när förändringarna kommer att uppstå. Effekterna av marknadsöppningen måste självklart följas upp och utvärderas. Det är en nödvändig grund för kommande reformer.

Utredningen har en mängd detaljerade förslag på hur utvärderingen ska gå till. Regeringen tar inte ställning till dessa, men har för avsikt att ge en myndighet ansvar för uppläggning och genomförande av uppföljning och utvärdering. Utredningens förslag bör ingå som en del i underlaget för detta arbete. Myndigheten bör utarbeta en sammanhållen och långsiktig plan för uppföljning och utvärdering. I denna bör ingå förslag på hur berörda aktörer bör medverka.

För att kunna utföra detta uppdrag behöver myndigheten eller myndigheterna få tillgång till viss information från dem som utför och/eller organiserar persontrafiken på järnväg. I järnvägslagen behöver därför ett bemyndigande införas med innebörd att den myndighet som får ansvar för uppföljning och utvärdering har rätt att inhämta nödvändiga uppgifter. Likaså behövs ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheten att lämna uppgifter. Regeringen vill poängtera att kraven på uppgiftslämnande inte ska sträcka sig utöver det som är nödvändigt och att så långt möjligt ska sådana uppgifter som de berörda

aktörerna tar fram för egna behov användas. Regeringen avser att återkomma om hur ansvaret för uppföljning och utvärdering bör fördelas.

9 Konsekvenser

Allmän kommentar

Det är svårt att bedöma effekterna av den öppning för konkurrens som regeringen nu föreslår för den nationella och internationella marknaden för persontransport på järnväg. Inget land i Europa har gjort något liknande och vi har därför inte något annat europeiskt land att hämta erfarenheter ifrån. Ambitionen är att skapa större dynamik på marknaden och dynamik är genuint svårt att kalkylera.

Utvecklingen kommer sannolikt att kräva ytterligare lagstiftning och andra åtgärder från regeringens sida för att stimulera konkurrensen och förbättra för resenärernas och samhället. Det kräver en kontinuerlig uppföljning och utvärdering, vars resultat kommer att utgöra underlag för fortsatt reformarbete. I det följande redovisas de konsekvenser som enligt regeringens bedömning sannolikt uppstår.

Konsekvenser på marknaden för persontransport på järnväg.

- Fler operatörer kommer att ansöka om och få tåglägen för att utföra kommersiell tågtrafik nationellt och internationellt.
- Under 2010 kan endast trafik av mindre omfattning komma till stånd och då på tåglägen som varken SJ AB, trafikhuvudmännen, Rikstrafiken eller godstågstrafiken velat ta i anspråk vid föregående årliga ansökan om tilldelning av tåglägen (dvs. april 2009 för trafik under 2010).
- Under år 2011 kan det komma in fler nya operatörer på spåret.
- Eftersom Sverige blir först i Europa med en långtgående avreglering är det tänkbart att stora nationella järnvägsföretag som t.ex. Deutsche Bahn (DB) och SNCF vill in på den svenska marknaden för att få erfarenhet av att bedriva trafik i konkurrens. De kommer då sannolikt att erbjuda lägre biljettpriser och/eller högre kvalitet på sina produkter/tjänster än SJ AB.

Konsekvenser för resenärerna

- Fler operatörer innebär sannolikt ett ökat och mer diversifierat utbud. Det är till fördel för resenärerna som får en ökad valfrihet.
- Konkurrensen mellan operatörerna kommer också att medföra en prispress och press mot ökad kvalitet och kundvärde. Tågresandet ökar.
- Skyldigheten att lämna information om utbudet medför att den samordning som hittills byggts upp på frivillig basis kan fortsätta att utvecklas. En försämring skulle annars kunna ske

om det kommer in nya operatörer som är ovilliga att samarbeta i detta avseende. Informationen om utbudet är grunden till samordning av tidtabeller, trafikantinformation, biljetter och annan trafikantservice med utgångspunkt i ett Hela-Resan-perspektiv.

Konsekvenser för SJ AB

- SJ AB kommer att utsättas för konkurrens från inhemska och internationella operatörer. Så kommer att ske högst obetydligt under 2010 men för år 2011 kan konkurrensen öka. Alla operatörer har möjlighet att i april 2010 söka tågläge för 2011. Om den svenska marknaden bedöms attraktiv kan intresset bli stort. Vid konkurrens om attraktiva tågägen beslutar Banverket om tilldelning på samhällsekonomisk grund genom ett öppet redovisat förfarande.
- SJ AB kan behöva sänka sina resenärpriser om det blir konkurrens på spåret från och med 2011. Det kan leda till lägre intäkter.
- Sedan tidigare konkurrerar SJ AB med trafikhuvudmän och godstrafikoperatörer om tågägen. Nu tillkommer möjligen flera kommersiella konkurrenter. Om SJ AB inte får ett attraktivt tågläge kan det medföra en intäktsförlust i förhållande till dagsläget. Förlustens storlek beror bl.a. på tågets alternativ-användning, dvs. om det finns annan tillgänglig kapacitet vilka andra tågägen som kan vara intressant.
- Om Banverket etablerar en priskonkurrens, t.ex. genom auktion om attraktiva tågägen måste SJ AB betala mer för att få behålla sina nuvarande tågägen. Även konkurrenterna måste betala mer.

Konsekvenser för statsfinanserna m.m.

- Konkurrens ger incitament att tillhandahålla attraktiva resor. Om efterfrågan på järnvägsresor ökar kan det leda till att det sammantagna resultatet för järnvägsaktörerna ökar. Detta innebär att statens intäkter från bolagsskatten ökar.
- Om SJ AB pressas så hårt av konkurrensen att man förlorar tidigare tågägen eller får betala mer för att behålla de man för närvarande har, kan SJ AB:s avkastning till staten komma att minska.
- Vid en ökad konkurrens på spåret tvingas SJ AB sannolikt öka produktiviteten, sänka sina priser eller utveckla/effektivisera sin produkt, vilket kan leda till lägre marginaler i det korta perspektivet.
- Om de lägre marginalerna beror på att Banverket tar ut högre avgifter för tågägen går dessa intäkter till Banverkets drift och underhåll av järnvägen, vilket till en del kompenserar SJ AB:s minskade förmåga att inleverera överskott till statsbudgeten.

- En prispress som leder till sänkta priser på resor medför därför en press nedåt på konsumentprisindex (KPI).
- Om antalet ansökningar om tåglägen ökar kan Banverket temporärt behöva öka sin personal för att hantera detta. Det bedöms dock kunna finansieras inom Banverkets nuvarande ramar.
- Banverket behöver förbättra sina metoder och processer för fördelning av tåglägen. Detta måste göras oavsett förslagen om ökad konkurrens. Med en avreglering krävs dock ett högre tempo i arbetet. Regeringen har redan krävt ett sådant utvecklingsarbete av Banverket.
- Transportstyrelsen och Konkurrensverket kan temporärt behöva öka sin kompetens och sina resurser på marknadsövervakningsområdet. Det bedöms dock kunna hanteras inom myndigheternas nuvarande ramar.
- Det är tänkbart att nya operatörer ser möjligheter att bedriva kommersiell trafik där SJ AB inte gör det. Det kan på sikt innebära att Rikstrafikens kostnader för upphandling av kompletterande interregional trafik minskar, och därmed även statens kostnader för denna trafik.

Konsekvenser för järnvägsföretagen

- Fler företag, framför allt små men även medelstora, kan ansöka om lediga tåglägen redan under 2010, men i större skala från och med 2011. För dessa företag öppnas en helt ny marknad.
- För järnvägsföretag, som nu är verksamma i den upphandlade trafiken öppnas möjligheter att, om de har ledig kapacitet, med egna tåg också söka lediga tåglägen från och med den 1 januari 2010. Sannolikheten för att det finns ledig kapacitet är dock liten.
- Den administrativa bördan för järnvägsföretag blir i princip oförändrad.

Konsekvenser för kommunerna

- Kommunernas och landstingens skattefinansiering av den upphandlade trafiken bör kunna minska om fler av anbudsgivarna på denna också bedriver kommersiell trafik.
- Om den kommersiella trafiken är attraktiv för resenärerna och konkurrerar med den upphandlade trafiken kan trafikhuvudmännen eventuellt förlora kunder och intäkter. Om det totala resandet ökar mer än utbudet, kan resandet med trafikhuvudmannatrafiken komma att öka med högre intäkter som följd.

10 Författningskommentar

10.1 Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

1 kap. 4 §

Det införs en definition av begreppet internationell persontrafik. Begreppet grundas på definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt artikel 1.3 i direktiv 2007/58/EG.

Internationell persontrafik begränsas i lagens mening till gränsöverskridande trafik inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inklusive Schweiz.

Eftersom det nu föreslås att de flesta svenska järnvägsnät ska öppnas även för nationell trafik, kommer frågan om vilken trafik som ska klassificeras som internationell persontrafik att få relativt begränsad betydelse. För trafiken mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats föreslås dock enligt 5 kap. 2 c § att regeringen ges rätt att meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare, utom vad gäller internationell persontrafik.

Innebörden av begreppet internationell persontrafik enligt direktiv 2007/58/EG utvecklas i p. 8 i skälen till direktivet genom att det där anges vissa kriterier som bör beaktas vid prövningen av en internationell förbindelses huvudsakliga syfte. Det behövs emellertid föreskrifter om hur denna prövning närmare ska gå till. Sådana verkställighetsföreskrifter kan meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, annan myndighet.

Vidare införs i paragrafen en definition av begreppet trafikhuvudman. Definitionen återfanns tidigare i järnvägsförordningen, men flyttas nu till lagen eftersom begreppet införs i 5 kap. 2 b §.

4 kap. 1 a §

Genom bestämmelsen, som är ny, införs en skyldighet för den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg att lämna de uppgifter som behövs för att en myndighet ska kunna följa upp och utvärdera avregleringen av persontrafikmarknaden.

4 kap. 3 §

Paragrafen, som innehåller ett normgivningsbemyndigande, föreslås nu kompletteras med ett bemyndigande att meddela föreskrifter angående skyldigheten att lämna uppgifter enligt den nya bestämmelsen i 4 kap. 1 a §. Bemyndigandet behövs framför allt för att precisera vilka uppgifter verksamhetsutövaren ska vara skyldig att lämna.

Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.

5 kap. 1 §

I 5 kap. återfinns bestämmelser om vilka som har rätt att trafikera det svenska järnvägsnätet. Denna inledande paragraf upplyser om att infrastrukturförvaltaren, utöver vad som anges i 5 kap., bestämmer vem som ska ha rätt att trafikera nätet. För det statligt förvaltade nätet har regeringen denna rätt. Genom de föreslagna bestämmelserna i 5 kap. 2

och 2 a §§ öppnas persontrafikmarknaden på större delen av det svenska järnvägsnätet. För godstrafiken är nätet redan öppet. Genom att trafikeringsrätten nu vidgas i lagen, minskar utrymmet för den enskilde infrastrukturförvaltaren att bestämma vilka som ska ha rätt att trafikera nätet. Det kan dock exempelvis handla om järnvägsföretag som inte har säte inom EES eller Schweiz. Det bör noteras att en trafikeringsrätt inte innebär att en trafikutövare ges plats på spåret utan enbart en rätt att hos respektive infrastrukturförvaltare ansöka om kapacitet.

5 kap. 2 §

Genom paragrafen genomförs del av artikel 10 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt artikel 1.8 i direktiv 2007/58/EG. Den svenska bestämmelsen går dock längre i marknadsöppning än vad direktivet föreskriver. Alla järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra såväl internationell som nationell persontrafik på svenska järnvägsnät, medan direktivets krav begränsas till internationell trafik.

5 kap. 2 a §

Genom paragrafen, som är ny, ges den som organiserar men inte själv utför trafik, rätt att organisera persontrafik på svenska järnvägsnät. I likhet med vad som gäller för järnvägsföretag ställs krav på att organisatören har säte eller hemvist inom EES eller i Schweiz.

5 kap. 2 b §

Paragrafen är ny. I nuvarande reglering, 5 kap. 1 §, anges att regeringen meddelar föreskrifter om vem som har rätt att utföra och organisera persontrafik på det statligt förvaltade järnvägsnätet. Sådana föreskrifter meddelas i 4 kap. järnvägsförordningen (2004:526). Enligt huvudregeln har trafikhuvudmännen enligt förordningen rätt att utföra och organisera trafik endast inom det egna länet. Regeringen kan dock under vissa angivna omständigheter besluta att en trafikhuvudman får bedriva trafik över länsgräns eller ges en gemensam trafikeringsrätt tillsammans med en eller flera andra huvudmän. Nu föreslås att de huvudsakliga bestämmelserna om trafikeringsrätt för persontrafik tas in i lagen. För trafikhuvudmännens del har dock regeringen för avsikt att även fortsatt avgöra i vilken utsträckning de får utföra och organisera trafik på det statligt förvaltade järnvägsnätet. Skälet härtill är att trafikhuvudmännen bedriver skattesubventionerad trafik som kan påverka möjligheten att bedriva kommersiell trafik. Det måste därför i lagen tas in en bestämmelse som medger regeringen en rätt att avgöra i vilken utsträckning en trafikhuvudman får bedriva trafik.

5 kap. 2 c §

Paragrafen, som är ny, innebär att linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats undantas från den generella öppningen av det svenska järnvägsnätet. För denna linje behåller regeringen möjlighet att föreskriva begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare. Sådana bestämmelser behövs för att de förpliktelser som staten har ingått vid anläggandet av järnvägen till Arlanda ska kunna fullföljas. Genom paragrafen ges regeringen möjlighet att göra nödvändiga begränsningar i rätten för andra än A-Train AB att utföra och organisera trafik på denna

linje. Begränsningar i trafikeringsrätten ska dock inte införas för den som avser att utföra internationell persontrafik på en linje som innefattar linjen Stockholms centralstation – Arlanda flygplats.

Paragrafen behandlas även i avsnitt 5.3.

5 kap. 4 §

I paragrafen undantas vissa nät från reglerna om trafikeringsrätt. Det betyder att på dessa nät beslutar infrastrukturförvaltaren själv vem som får trafikera spåren. Det gäller t.ex. fristående lokala och regionala nät enbart avsedda för persontrafik och s.k. industrispår. Nu görs enbart en följdändring som innebär att paragrafhänvisningarna ändras.

5 kap. 5 §

Paragrafen, som är ny, innebär att den som utför eller organiserar persontrafik på svenska järnvägsnät ska lämna information om trafiken till *ett gemensamt system för trafikantinformation*. En avreglering av persontrafikmarknaden kan förväntas leda till att utbudet för resenärerna blir mer svåröverskådligt än i dag. Regeringen avser därför att ge en myndighet i uppgift att ansvara för att samlad reseinformation finns tillgänglig. Det innebär inte att myndigheten nödvändigtvis själv ska tillhandahålla informationen. Bestämmelsen föreslås förenas med ett normgivningsbemyndigande varigenom skyldigheten att lämna uppgifter kan preciseras.

Paragrafen behandlas även i avsnitt 6.1.

5 kap. 6 §

Genom den nya bestämmelsen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att precisera vilka uppgifter som organisatörer och utförare av järnvägstrafik ska lämna enligt 5 kap. 5 §. Målet är att resenärerna ska få grundläggande information om resemöjligheter och resevillkor. De uppgifter som åsyftas är främst tidtabeller och vagnstyper, dvs. sov-, ligg- eller sittvagnar etc. Bemyndigandet ger möjlighet att bland annat föreskriva om vilken information som obligatoriskt ska lämnas, till vilken myndighet eller annat organ informationen ska lämnas samt när den ska lämnas och hur ofta den ska uppdateras.

6 kap. 25 §

I artikel 2.3 i direktiv 2007/58/EG föreskrivs att den som har för avsikt att ansöka om infrastrukturkapacitet för att utföra internationell persontrafik ska meddela sin avsikt till berörda infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten samt att tillsynsmyndigheten ska lämna information härom till vissa intressenter. Dessa bestämmelser, som närmast är av förfarandekaraktär, kan lämpligen införas i svensk rätt genom förordning. Den föreslagna ändringen innebär ett förtydligande av regeringens bemyndigande.

8 kap. 9 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 10.3 a tredje stycket i direktiv 91/440/EG i dess lydelse enligt direktiv 2007/58/EG. Enligt bestämmelsen ska tillsynsmyndigheten på begäran av berörda järnvägsföretag eller annan berörd part pröva frågan huruvida viss trafik är inter-

nationell persontrafik eller inte. Frågan har för svenskt vidkommande enbart betydelse för trafik som innefattar linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. På övriga linjer har även den som utför nationell persontrafik trafikeringsrätt. Som berörda järnvägsföretag räknas dels det företag som ansöker om eller har för avsikt att ansöka om rätt att utföra trafik, dels det eller de järnvägsföretag som kan komma att påverkas av den nya trafiken. För sträckan Stockholms centralstation – Arlanda flygplats är det i första hand A-Train AB. Enligt direktivet ska också berörda behöriga myndigheter ges en rätt att få saken prövad. I den svenska lagen bör det för att inte snäva in kretsen som kan få saken prövad införas en bestämmelse om att även annan berörd part kan få saken prövad. Tillsynsmyndigheten får avgöra om den som begär myndighetens prövning kan anses beröras av frågan.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

Enligt artikel 10.3 a i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2007/58/EG ska de nya bestämmelserna om tillträdesrätt börja tillämpas senast från och med den 1 januari 2010. Bestämmelserna ska dock ha införts i lagstiftningen, och enligt direktivets terminologi också ha trätt i kraft, redan den 4 juni 2009. Skälet för detta torde vara att potentiella trafikutövare ska ha möjlighet att förbereda sig inför marknadsöppningen. För svenskt vidkommande har det bedömts lämpligast att i huvudsak låta bestämmelserna träda i kraft den 1 januari 2010. Sådana bestämmelser som ingår i förberedelserna för att kunna sätta igång trafik till den 1 januari 2010 ska dock sättas i kraft redan den 1 juni 2009, till vilket datum lagen kommer att publiceras i SFS (Svensk författningssamling). Det gäller framför allt möjligheten att få tillsynsmyndighetens prövning av om det är fråga om internationell persontrafik (8 kap. 9 a §).

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG
av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv
91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens
järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av
infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för
utnyttjande av järnvägsinfrastruktur

Uppdraget

Utredningen ska föreslå hur ökad konkurrens mellan kommersiella aktörer på persontrafikmarknaden för järnväg ska kunna åstadkommas samtidigt som resenärernas önskemål om kvalitet och tillgänglighet tillgodoses. Utgångspunkten ska vara att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt avskaffas. I uppdraget ingår att utreda olika alternativ för att direkt eller stegvis öppna marknaden. En viktig punkt är att sätta upp regler för att den av samhället subventionerade trafiken inte konkurrerar ut trafik som kan drivas kommersiellt. Det ska också göras en bedömning huruvida regionala aktörer ska ha rätt att organisera trafik i flera län.

Järnvägsmarknadens avreglering

Ett antal olika marknader har avreglerats både i Sverige och i andra länder de senaste decennierna. Beträffande järnvägssektorn förekommer konkurrens mellan företag som utför persontransporter i ett antal länder. Det rör sig dock nästan uteslutande om trafik som upphandlas av samhället, medan marknaden för kommersiell persontrafik fortfarande huvudsakligen är stängd för andra än de olika ländernas egna statliga järnvägsföretag.

I Sverige, liksom i ett antal andra europeiska länder har persontransporter på järnväg stadigt ökat under den senaste 10-års-perioden och kommer sannolikt att göra så även framöver. En fortsatt positiv utveckling för järnvägstrafik förutsätter dock att det finns infrastrukturkapacitet som kan möta den ökande efterfrågan.

Konkurrensen på den framtida persontrafikmarknaden

Det övergripande målet för utredningen är att resenärernas och samhällets nytta ska öka genom ökad valfrihet, prisvärda resor och ett ökat utbud. Detta ska ske genom att samhällets resurser utnyttjas på bästa sätt. Trafik som kan utföras på kommersiella villkor ska utgöra basen för trafikförsörjningen.

Från samhällets synvinkel finns positiva effekter i att järnvägstrafik därtill bedrivs i en omfattning som är större än vad som går att utföra med företagsekonomisk lönsamhet. Med andra ord går det att med samhällsekonomiska argument motivera att samhället på olika sätt går in med åtgärder för att se till att trafik som inte kan drivas på företagsökonomiska grunder ändå kommer till stånd. Enligt grundläggande principer ska samhället dock inte bedriva sådan verksamhet som marknaden själv kan utföra, och inte heller på annat sätt onödigtvis störa marknaden.

En huvudfråga för denna utredning är att hitta det gränssnitt mellan kommersiell och samhällsköpt trafik som innebär dels att samhällets

behov av trafikförsörjning tillgodoses, dels att marknaden får förutsättningar att verka på ett sätt som minimerar behovet av samhällsin-gripanden. Det finns alltså behov av en klar gränsdragning mellan de områden inom vilka kommersiell respektive samhällsköpt trafik får verka samtidigt som samverkan mellan dessa bör uppmuntras för att på så sätt uppnå hög effektivitet för samhället.

Med utgångspunkt i tidigare utredningar och efter diskussioner med intressenter och experter föreslår jag en modell för marknadstillträde på den framtida järnvägsmarknaden. Jag har bl.a. undersökt hur man med hjälp av lagstiftade ”tumregler” skulle kunna definiera och reglera gränserna mellan den samhällsköpta och den kommersiella trafiken. Min bedömning är dock att det inte är möjligt att i lag fastställa uttömmande regler, utan att bedömningar behöver göras från fall till fall. Det är dock viktigt att kriterierna för bedömningen är transparenta och att de är fastställda och kända i förväg.

När det gäller trafikhuvudmännens rätt att utföra och organisera trafik bör denna rätt även fortsättningsvis som huvudregel begränsas till trafik inom det egna länet. Utvidgad trafikeringsrätt över länsgräns ska kunna beviljas på liknande sätt som idag, bl.a. med kravet att en bättre trafikförsörjning kommer till stånd. Dessutom ska ett krav vara att en sådan utvidgad trafikeringsrätt medför högre samhällsekonomisk effektivitet, och att detta alltså ska vara ett kriterium som ska uppfyllas vid bedömningen. I stället för att regeringen utför prövningen föreslår jag att den görs av Transportstyrelsen.

För att trafik inte ska upphandlas om den ändå kan komma till stånd ska ett annonseringsförfarande för att undersöka marknadens intresse föregå all upphandling av trafik. Upphandling av trafik ska genomföras endast i de fall marknadens intresse uteblir.

Konkurrensmodellen bygger således på att inga ensamrätter ska gälla. Alla som uppfyller grundläggande villkor får ansöka om tåglägen. Vidare åläggs Rikstrafiken och trafikhuvudmännen att ta fram och offentliggöra långsiktiga trafikförsörjningsprogram innehållande samhällets minimi-krav och ambitioner för den trafik som bör finnas för medborgarna. Programmen bör omfatta en period av cirka tio år med lämpliga revideringstillfällen.

Fordonsförsörjning och underhåll av fordon

En kommande avreglerad persontrafik på järnväg förutsätter att det finns fordon att tillgå för nya aktörer. Det är därför viktigt att få till stånd en konkurrensneutral och väl fungerande fordonsförsörjning. Det är även viktigt att underhållet av fordonen fungerar för samtliga aktörer. Utgångspunkt för min utredning är att all fordonsförsörjning ska, så långt möjligt, ske på kommersiella grunder.

Jag föreslår att SJ AB ska behålla sina fordon. För att skapa en andrahandsmarknad för fordon får överblivna fordon hos SJ AB och Statens järnvägar inte skrotas eller hyras ut, förrän de har auktionerats ut för försäljning. Något statligt vagnbolag ska inte inrättas, och för att markera detta ställningstagande ska de statliga fordon som används för den

upphandlade statliga persontrafiken på sikt avvecklas. Under avvecklingsperioden bör Rikstrafiken svara för förvaltning av fordonen. Det statliga fordonsbidraget till trafikhuvudmän bör avskaffas och ersättas med bidrag till infrastruktursatsningar som främst underlättar för den regionala trafiken.

Jernhusen bör även fortsättningsvis vara ägare av de statliga underhållsfastigheterna men bolaget bör åläggas att förutom avkastningskrav särskilt beakta de transportpolitiska målen vid uthyrning av underhållsfastigheterna till underhållsföretag. Underhållsföretag m.fl. ska ges möjligheter att få hyra mark med långtidskontrakt. Banverket bör åsätta styrande avgifter för uppställningsspår och därmed verka för att spår i anslutning till innevarande eller kommande underhållsanläggningar används för uppställning inför underhåll eller för angelägna trafikbetingade uppgifter.S

Samordnat biljettsystem

Det är viktigt att resenärerna har tillgång till samordnade system för att på ett enkelt sätt få information om olika resmöjligheter samt att kunna boka och köpa biljetter för hela resan, oavsett om det är en eller flera som utför transporttjänsten. Det kan konstateras att redan idag finns ett väl fungerande biljettsystem, Resplus, som drivs av AB Samtrafiken. I detta system ingår ett stort antal operatörer och organisatörer av kollektiva persontransporter, med undantag för flygtransporter.

Då det redan finns ett väl utvecklat samarbete angående information och biljetter bör detta utnyttjas. För att förenkla inträdet för nya aktörer bör en statlig förhandlingsman utses för att få till stånd en ekonomisk förening med marknadens parter som medlemmar. Den ekonomiska föreningen ska äga AB Samtrafiken.

AB Samtrafiken ska samordna och driva utvecklingen av ett gemensamt biljettsystem för persontrafik på järnväg. Alla aktörer ska på icke-diskriminerande och skäligena villkor medges tillträde till systemet. Anslutning till systemet ska vara frivillig.

Samtrafikens produktutveckling och drift av Samtrafikens gränssnitt, liksom avräkningsfunktionen mellan operatörerna sköts för närvarande av Linkon, vilket är ett helägt dotterbolag till SJ AB. För att balansera maktförhållandena och garantera aktörernas förtroende för Linkon bör delar av företaget säljas ut. SJ AB bör dock inneha en aktiemajoritet för att regeringen genom ägardirektiv ska kunna garantera ett konkurrensneutralt agerande.

Olika bokningssystem ska finnas på marknaden. Operatörer och organisatörer ska kunna använda sina egna system. De som saknar egna system ska på marknadsmässiga grunder kunna ansluta sig till det bokningssystem man föredrar. Samtliga bokningssystem ska lämna vissa grundläggande uppgifter om sitt utbud till en gemensam databas.

I mitt uppdrag ingår att inhämta information från Banverket om kapacitetstilldelningen och arbetet med utveckling av metodik för tilldelningsförfarandet. De kriterier som Banverket har utarbetat för att prioritera mellan ansökningar är oprecisa och utgör endast ett av flera stöd för tågplanekonstruktörerna. Detta innebär att det lämnas utrymme för skönsmässiga bedömningar, något som kan medföra att de sökande kan känna osäkerhet om deras ansökningar har behandlats korrekt.

I ett framtida läge där trafikmängden kan antas öka och behov av tågglägen därmed växer, samtidigt som antalet aktörer som konkurrerar om samma kapacitet också ökar, ställs ännu högre krav på icke-diskriminerande och konkurrensneutral kapacitetstilldelning. Gods-trafikens berättigade krav på infrastrukturkapacitet ska beaktas. I arbetet ska Banverket samråda med Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen och andra berörda myndigheter.

Jag har vid underhandskontakter med Näringsdepartementet föreslagit att Banverket bör få i uppdrag att

- dels tillsammans med berörda aktörer inom sektorn vidareutveckla den administrativa modellen för kapacitetstilldelning,
- dels genomföra den forskning som är nödvändig för att utveckla modellen så att kravet på samhällsekonomisk effektivitet uppfylls.

Banverket har därefter genom regleringsbrev från regeringen fått instruktioner i ärendet i enlighet med mina förslag.

Jag föreslår även ett förtydligande i järnvägslagen innebärande att tillsynsmyndigheten, i de fall den finner att infrastrukturförvaltaren har fattat ett beslut som inte är i enlighet med järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, ska ange riktlinjer för ett nytt beslut av infrastrukturförvaltaren.

Behov av regeländringar

EU:s s.k. tredje järnvägspaket består av en förordning och två direktiv, varav det ena direktivet inte är av intresse för denna utredning. Förordningen om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter kräver viss komplettering i svensk lagstiftning. Dessa behov av lagändringar omhändertats dock på annat sätt och jag bedömer att några ändringar som faller inom ramen för denna utredning inte behöver göras. Direktiv 2007/58/EG, i vilket marknadsöppningen för internationell persontrafik regleras, medför dock ett antal ändringar i järnvägslagen. Till följd av dessa ändringar i lagen behöver också förordningar och föreskrifter justeras.

Då mitt förslag om marknadsöppning gäller det järnvägsnät som förvaltas av staten krävs ingen ändring i järnvägslagen som direkt följd av detta. Kraven på att uppgifter ska lämnas, dels till en gemensam databas, dels för uppföljning kräver dock lagstiftning. Även trafikhuvudmannalagen behöver kompletteras med anledning av att trafikhuvud-

männen enligt mitt förslag ska upprätta trafikförsörjningsprogram och att dessa även ska offentliggöras.

I övrigt krävs ändringar i olika förordningar. Ett antal myndigheter som verkar i järnvägssektorn föreslås få nya uppgifter, vilket medför ändringar i förordningar med instruktioner för statliga myndigheter

Uppföljning och utvärdering

I mina direktiv till denna utredning ingår att lämna förslag till lämpliga metoder och ansvar för uppföljning och utvärdering av marknadens utveckling efter ett genomförande av de förslag jag lämnar. Jag har därför utarbetat en modell med mått och indikatorer som är lämpliga att använda för att följa upp och utvärdera framtida förändringar på järnvägsmarknaden.

Uppföljning och utvärdering av persontrafikmarknaden bör enligt min mening göras med fokus på effekter för resenärerna, för marknaden och för samhället. Därför bör mått och indikatorer inom följande fyra särskilda bevakningsområden utgöra stomme i utvecklingen av en modell för uppföljning och utvärdering:

- resenärernas upplevelser och perspektiv mätt som kvantitet, kvalitet och kundnöjdhet,
- strukturen på hur marknaden förändras med fokus på marknads-koncentration, företagsrörlighet och marknadsmakt,
- utvecklingen av tillgång till nödvändiga gemensamma funktioner, samt
- utvecklingen i och omfattningen av den samhällssköpta trafiken.

Transportstyrelsen bör ansvara för en sammanhållande funktion för den uppföljning som åläggs berörda aktörer. I möjligaste mån ska befintlig data och existerande rutiner utnyttjas. Transportstyrelsen ska också vara ansvarig för att de utvärderingar som ska göras vid olika tidpunkter och kontrollstationer utförs.

Plan för genomförande

Den 1 januari 2010 öppnas järnvägsnätet för internationell persontrafik inklusive rätt att längs den internationella sträckan ta upp och lämna av passagerare utan att dessa behöver passera nationsgräns, s.k. cabotage. Det är lämpligt att den marknadsöppning jag föreslår sker samtidigt med den som gäller internationell persontrafik inom EU. Det innebär att trafikoperatörer kan förbereda sig för att under april månad 2010 ansöka om tåglägen inför tågplaneskiftet i december för trafik som i huvudsak kommer att utföras 2011. Enligt min åsikt bör den konkurrensutsättning jag föreslår genomföras vid en och samma tidpunkt, då det under utredningen inte har kommit fram något som talar emot detta.

Jag föreslår vidare att trafikhuvudmän i vissa situationer ska kunna begära att regeringen prövar om att under en övergångstid och i undantagsfall införa begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare vid vissa stationer. Vidare bör omprövning av tidigare beviljade och i

tiden obegränsade utvidgade trafikeringsrätter för trafikhuvudmän göras i enlighet med bedömningsgrunderna i mitt förslag. Utgångspunkten ska vara att ingångna avtal som träffats mellan trafikhuvudman och trafikföretag och som gäller den 1 januari 2010 inte ska påverkas.

Konsekvenser

För resenärerna innebär avregleringen och förekomsten av konkurrens från olika håll större möjligheter att välja hur de vill resa, vart och till vilka priser. De åtgärder jag föreslår skapar förutsättningar för lägre priser och mer prisvärda resor som stimulerar resandet. Mina förslag om en fortsatt utveckling av ett gemensamt informations- och biljettsystem inom ramen för Samtrafiken kommer att bidra till enklare reseplanering och biljettköp till nytta för resenärerna. Genom att systemet även framöver får vila på frivillig bas skapas också förutsättningar för olika typer av aktörer med ett mer varierat utbud av resor utöver det reguljära resandet i linjetrafiken.

Samtidigt finns givetvis en osäkerhet om hur trafiken kommer att fungera för resenärerna innan den nya ordningen har stabiliserats. Särskilt i ett inledningsskede finns risken att ett ökat in- och utträde av nya operatörer kan ge upphov till en viss ryckighet i utbudet som minskar attraktiviteten i resandet och gör det svårt för resenärerna att orientera sig.

Inom den kommersiella trafiken kommer marknaden för persontrafik med järnväg att gå från en marknad som domineras av ett företag till en alltmer utvecklad marknad med fler och fler företag. Då persontrafik inom järnväg åtminstone i viss mån präglas av stordriftsfördelar är det däremot inte troligt att den typ av trafik som SJ AB i dag bedriver på de kommersiellt gångbara sträckorna kommer att omfatta mer än en handfull aktörer. Sannolikt kommer åtminstone någon av dessa aktörer att vara knuten till andra nationella järnvägsföretag, t.ex. tyska DB, danska DSB eller norska NSB.

Jag bedömer att det inte är uteslutet, kanske rentav troligt, att det på en framtida avreglerad marknad kan komma att bedrivas kommersiell trafik på fler sträckor än de som SJ AB definierat som lönsamma. Mitt förslag till avreglering av den kommersiella trafiken avser således att öppna möjligheter för nyetablering och nya aktörer kommer att vilja träda in på marknaden för att pröva sina affärsmöjligheter. Olika kategorier av aktörer kommer dock att ha olika förutsättningar att snabbt ta sig in på den nya marknaden. Framförallt större aktörer och aktörer med tillgång till egna fordon och andra viktiga och nödvändiga funktioner kommer att kunna etablera sig relativt snabbt. För mindre aktörer som saknar sådana kommer inträdet troligen att ske mer successivt. De åtgärder jag föreslår för att öka tillgången till sådana funktioner kommer dock att bidra till att underlätta etableringen även för dessa.

Att införa konkurrens i den kommersiella trafiken kommer högst troligt att ha effekter också på den upphandlade trafiken. Med fler aktörer på den kommersiella marknaden kan fler operatörer vara intresserade av att vara verksamma även inom den upphandlade trafiken.

Det utvidgade uppgiftsansvaret för berörda myndigheter i anslutning till utvecklingen av en modell för uppföljning och utvärdering bedömer jag kunna skötas inom ramen för myndigheternas nuvarande uppgifter och inom ramen för befintliga anslag. Det gäller främst SIKA och Banverket, SCB, Socialstyrelsen och Konkurrensverket. Transportstyrelsen bör däremot tillföras ytterligare resurser för att lösa de uppgifter jag föreslår. Bilaga 2

Utredningens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att 1 kap. 4 och 5 §§, 4 kap. 1 §, 5 kap. 2 § samt 8 kap. 9 § ska ha följande lydelse,

dels att i lagen ska införas fyra nya paragrafer, 5 kap. 2 a och 5 §§ samt 6 kap. 7 a och 7 b §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

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

*internationell persontrafik:
persontrafik mellan Sverige och
annan stat med tåg vars samtliga
vagnar passerar den svenska
nationsgränsen och vars främsta
syfte är att befordra passagerare
mellan Sverige och annan stat*

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 anses som järnvägsinfrastruktur.

*Regeringen eller, efter rege-
ringens bemyndigande, tillsyns-
myndigheten får meddela
kompletterande föreskrifter om
vilken trafik som är internationell
persontrafik.*

4 kap.

1 §

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

Infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

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

Den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg samt berörda myndigheter ska lämna uppgifter som är nödvändiga för uppföljning och utvärdering av persontrafikmarknaden på järnväg.

5 kap.

2 §

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

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra persontrafik i Sverige med tåg i internationell persontrafik

Tillsynsmyndigheten får begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befordra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats genom ett rättvist konkurrensutsatt anbuds-förfarande och i överensstämmelse med tillämpliga principer i den europeiska gemenskapens lagstiftning före den 4 december 2007. Denna begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid dock längst till och med den 31 december 2024.

2 a §

Den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg ska lämna uppgifter om sitt trafikutbud till ett gemensamt informationshanteringssystem.

5 §

Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om det informationshanteringssystem som avses i 2a § och de uppgifter som ska lämnas till detta system.

6 kap.**7 a §**

Den som avser att ansöka om infrastrukturkapacitet för internationell persontrafik ska meddela denna avsikt till berörda infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten ska informera berörda behöriga myndigheter om att meddelande enligt ovan har mottagits. Den information tillsynsmyndigheten därvid lämnar ska omfatta sådana uppgifter som är nödvändiga för att möjliggöra för de berörda behöriga myndigheterna att avgöra om en prövning ska begäras hos tillsynsmyndigheten avseende syftet med trafiken.

7b §

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av infrastrukturförvaltaren eller berörd behörig myndighet pröva det främsta syftet med den trafik som tillsynsmyndigheten fått meddelande om enligt 7a §.

8 kap.**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.

Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister avseende en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag eller villkor i trafikeringsavtal.

Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt besluta i de frågor tvisten gäller.

Om tillsynsmyndigheten finner att en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag inte står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska tillsynsmyndig-

heten ange riktlinjer för nytt beslut av infrastrukturförvaltaren. 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.

Gäller tvisten villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten på begäran av en part dock 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.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att i lagen (1997:734) om viss kollektivtrafik ska införas två nya paragrafer, 5 a § och 6 a § av följande lydelse.

5 a §

Trafikhuvudmannen ska i trafikförsörjningsprogram beskriva det långsiktiga behovet av sådan trafik som avses i 1 § första stycket. Programmen ska offentliggöras på lämpligt sätt.

Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om trafikförsörjningsprogram.

6 a §

Trafikhuvudmannen ska offentliggöra hur tillräcklig trafikförsörjning enligt 1 § första stycket ska uppnås och i samband därmed erbjuda trafikföretag att tillhandahålla hela eller delar av denna trafik. Om inget trafikföretag anmäler att det utövar eller står i begrepp att utöva sådan trafik får trafikhuvudman upphandla denna trafik.

Offentliggörande enligt första stycket ska göras varje gång upphandling kan komma att göras.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Hovrätten för övre Norrland, Kamrarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Dalarnas län, Tingsrätten i Örebro, Ekonomistyrningsverket, Riksgäldskontoret, Statskontoret, Konsumentverket, Konkursverket, Glesbyggsverket, Vägverket, Banverket, Luftfartsverket, Järnvägsstyrelsen, Utredningen om transportstyrelsen, Rikstrafiken, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Verket för innovationssystem (VINNOVA), Verket för näringslivsutveckling (NUTEK), Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Uppsala universitet, juridiska fakulteten, Lunds tekniska högskola, Kungliga Tekniska Högskolan, Järnvägsgruppen, Kungliga Tekniska Högskolan, CTS, Handelshögskolan i Stockholm, Statens Järnvägar, Jernhusen AB, SJ AB, Sveriges kommuner och landsting (SKL), Skåne läns landsting, Samverkansorganet i Hallands län, Västra Götalands läns landsting, Samverkansorganet i Örebro län, Samverkansorganet i Gävleborgs län, Samverkansorganet i Västerbottens län, Mälardalsrådet, Svensk kollektivtrafik, Östgötatrafiken AB, Jönköpings Länstrafik AB, Kalmar läns trafik AB, AB Storstockholms lokaltrafik, Västtrafik AB, Skånetrafiken, Branschföreningen Tågoperatörerna, Tågkompaniet, Netrail AB, AB Transitio, Svenska Privatvagnföreningen, Norrtåg AB, Tåg i Bergslagen, Mälardalstrafik AB, Samtrafiken AB, Svenska Bussbranchens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Föreningen Svenskt Flyg, Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd, Swedish Rail Industry Group, Transportindustrieförbundet, Företagarna, Svenska Handelskammarförbundet, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Sacoförbundet Trafik och Järnväg (SACO), SEKO Trafik, Resenärsforum, Euromaint.

Yttranden har även inkommit från Bombardier Transportation Sweden, Landstinget Västernorrlands Regionala nämnd, Arlandabanan Infrastructure AB, Fackförbundet ST, Regionförbundet Sörmland, Utredningen om en ny kollektivtrafik, Sydsam, X-trafik, Intresseföreningen Bergslaget, Regionförbundet Södra Småland, Region Gävleborg, Veolia Transport Sverige AB, Arlanda Express, Region Västerbotten, Stockholms Handelskammars Service AB, Regionförbundet Örebro.