



Ert dnr: N2019/02121/TM

Infrastrukturdepartementet

Handläggare: Caj Rönnbäck/Mattias Andersson

## Remissvar PM Fjärde järnvägspaketet

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Våra medlemmar erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 91 % av landets persontågstrafik.*

Regeringskansliet har givit oss möjlighet att inkomma med synpunkter och förslag avseende PM om Fjärde järnvägspaketet. Remissen innehåller omfattande förslag till ny lagstiftning som reglerar förhållanden rörande landets järnvägar. Lagförslagen avser att implementera EU-rättsliga direktiv med påverkan på den svenska järnvägsmarknaden. Svensk Kollektivtrafik ser fördel i att förslaget att dela upp befintliga rättsakter i två block, d v s den tekniska respektive politiska pelaren. Förslaget bör genom denna indelning skapa ökad tydlighet i de villkor och den komplexitet som råder inom järnvägsområdet och dess reglering.

### Svensk Kollektivtrafiks övriga synpunkter i sammanfattning:

- ERA:s roll som järnvägsbyrå i Europa förtydligas. Transportstyrelsens mandat att fortsatt kunna fungera som nationell trafiksäkerhetsmyndighet är angeläget.
- Förslaget innebär att järnvägslagen struktureras bättre med likabehandling för hela unionen avseende vad som styr järnvägens system. Regler för det som inte omfattas av unionens regelverk förutsätter därmed egen bestämmanderätt där nationell implementering inte bör skapa begränsningar.
- Järnvägsmarknadslagen ska bidra till ett neutralt förhållningssätt med likabehandling i fråga om uttag av infrastrukturavgifter. Införandet av kvalitetsavgifter har inte haft den effekt som avsågs. En översyn av kvalitetsmodellen bör genomföras.
- Svensk Kollektivtrafik anser att staten i samband med implementeringen av järnvägsmarknadslagen behöver omarbета och modernisera nuvarande nationella regler och kriterier för tilldelning av tåglägen. Dagens värderingsmodell med beräkning av samhällsekonomisk effektivitet är enligt vår syn föråldrad och missvisande. Modellen understödjer inte kapacitetstilldelning och en dynamisk utveckling som beaktar faktiskt och potentiellt resande inom regional tågtrafik.
- Tillträde till järnvägsanläggningen. Svensk Kollektivtrafik ser fortsatt behov av att Trafikverket i god tid meddelar begränsningar i kapacitet inom järnvägsanläggningen. Informationen måste finnas tillgänglig för planerande aktörer redan innan en ny period för ansökningar om kommande års tåglägen öppnas.
- Oberoendekrav för infrastrukturförvaltare är viktigt. Svensk Kollektivtrafik anser att staten vid undantag avseende förvaltarskap, inom särskilt strategiska stråk/linjedelar, genom återkommande revisioner bör säkerställa att bemyndigandet som oberoende part upprätthålls. Även vid OPS-avtal bör den privata parten omfattas av samma lagstiftning, villkor och skyldigheter som gäller för oberoende infrastrukturförvaltare.
- Svensk Kollektivtrafik anser att definitionen av "Järnvägsföretag" behöver förtydligas.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-10-30

- Svensk Kollektivtrafik ser att det är lämpligt att i implementeringsprocessen av ny lagstiftning och regler klargöra och fastställa en svensk definition av begreppet "Station Manager", vars uppgifter och skyldigheter regleras i bla EU:s tågpassagerarförordning. "Station Manager" som funktion har nära koppling till implementeringen av det Fjärde järnvägspaketet.
- Svensk Kollektivtrafik anser att regeringen bör utarbeta en samlad nationell strategi för svensk tågtrafik samt behov och underhåll av infrastruktur och kapacitet.
- Svensk Kollektivtrafik anser att det finns en tydlig koppling till utvecklingen av ett nytt nationellt informations- och biljettsystem, vilket regeringen för en tid sedan gav ett särskilt utredningsuppdrag om. Förslag till ett nytt nationellt biljettsystem ska möjliggöra för samtliga aktörer att delta på lika villkor samt att systemet ska vara användarvänligt. Likaså är det viktigt att EU:s förordning om multimodala reseinformationstjänster, kommande förändringar av EU:s tågpassagerarförordning och ITS direktivet inklusive kommissionens arbete med interoperabla biljett- och betallösningar inom unionen också ingår i det nya förslaget och koordineras.
- Svensk Kollektivtrafik anser att det är angeläget att Regionala Kollektivtrafikmyndigheter under exceptionella omständigheter ska kunna bibehålla möjligheter till direkttilldelning av tågtrafik. Möjligheten att genomföra direkttilldelning motiverad av strukturella och geografiska särdrag är enligt förslaget dock inte möjligt. Detta påverkar enligt vår uppfattning inte RKM:s möjligheter för direktupphandling genom att möjligheten för RKM att direktupphandla upp till gränsvärde kvarstår åtminstone t o m december 2023.
- Möjlighet till tilldelning till ett dotterbolag, en fristående enhet under RKM:s kontroll, är också fortsatt möjligt till den 25 december 2023. Svensk Kollektivtrafik anser att staten bör verka för att dessa tilldelningsmöjligheter bibehålls även efter detta.

### ERA

Den europeiska järnvägsbyrån, ERA, får genom förslaget en förtydligad roll. En samlad prövning och beviljande av fordon bör rimligen säkerställa en gemensam grund för tekniska godkännanden, ökad interoperabilitet samt säkerhet avseende tågfordon i medlemsstaternas trafiksystem.

Svensk Kollektivtrafik ser att gemensamma tekniska förutsättningar är ett steg mot att en avreglerad tågtrafikmarknad ska kunna realiseras samt att den långväga tågtrafiken bättre ska kunna bindas samman inom hela unionen.

ERA:s vidgade roll behöver dock följas av en bättre anpassad och körbar järnvägsinfrastruktur inom unionen. ERA:s ansvar för godkännande av ERTMS-utrustning är ett exempel på ett strategiskt område med behov av samlat beslutsfattande på såväl teknisk som versionsmässig nivå.

ERA:s nya roll behöver dock följas av svenska myndigheter och återkommande utvärderas i fråga om vilka effekter som kan uppstå och därmed avspeglas på den nationella tågtrafikens olika segment, dess fordonsförsörjning och trafikutförande. En utvecklad reglering på europeisk nivå ska enligt intentionerna i förslaget ge uppenbara fördelar för att upprätthålla en väl fungerande och säker tågtrafikmarknad med god driftskompatibilitet. Att den intentionen överensstämmer med förutsättningarna för svensk samhällsupphandlad regional trafik behöver därför noga följas upp.

Den föreslagna inriktningen får däremot inte försämra förutsättningarna för att kunna utveckla trafik såväl ur ett regionalt och nationellt perspektiv.

Det är i sammanhanget väsentligt att säkerställa Transportstyrelsens mandat att utgöra nationell trafiksäkerhetsmyndighet. Transportstyrelsen behöver ha både en tydlig befogenhet och resurser att kunna fungera som säkerhetsmyndighet för tågtrafiken i Sverige. Det behövs enligt vår uppfattning en aktiv trafiksäkerhetsmyndighet inom landet och som har rätt förutsättningar att följa upp alla typer av händelser i trafiken och inom järnvägsanläggningen. Det är i sammanhanget tveksamt om tillstånd och



2019-10-30

fordonsgodkännanden kan prövas i flera instanser oberoende av en myndighets redan fattade beslut. Överprövning i annan instans bör samtidigt finnas som del i en rättssäker process.

### **Järnvägslagen.**

I regeringskansliets PM redovisas att Järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar. Denna ordning medför att direktiv följs av lagstiftning, genomförandeakt, svensk förordning och myndighetsföreskrifter. Svensk Kollektivtrafik ser med fördel att detta system genomförs. Tre lagområden kommer därmed att utformas lika för unionen medan nationella järnvägssystem enbart regleras i nationell lagstiftning. Regler för de som inte omfattas av EU:s regelverk förutsätter att Sverige har egen bestämmanderätt. Det är därför i sammanhanget av vikt att nationell implementering inte skapar begränsningar och kostnadsdrivande olikheter i förhållande till unionens lagstiftning och som därmed reducerar möjligheter och villkor för en effektiv samhällsupphandlad trafik vid sidan av den kommersiella trafiken.

### **Järnvägsmarknadslagen.**

Ny Järnvägsmarknadslag ska lägga grund för en gemensam marknadsreglering för att kunna genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Svensk Kollektivtrafik vill särskilt peka på vikten av att väl balansera villkor och förutsättningar på rimligt och i tiden anpassat sätt mellan en ökande interkontinental, nationell långväga och regional tågtrafik. Tilldelningsregler för nyttjande av järnvägsanläggningen behöver reformeras.

Inom Järnvägsmarknadslagens område är ett neutralt förhållningssätt med likabehandling i fråga om uttag av infrastrukturavgifter av största betydelse. Det får inte heller leda till att regionala tågssystem belastas av oproportionerliga driftskostnader för järnvägens infrastruktur eller driftsunderhåll.

Svensk Kollektivtrafik ser inte att nuvarande möjlighet till verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter har haft den effekt som avsågs. Systemet är inte ett fullt ut ett fungerande kvalitetsinstrument för att åstadkomma minskade störningar alternativt ökad prestanda i järnvägssystemet, vilket även framgår i den aktuella promemorian. En översyn av systemets nuvarande modell är därför angelägen. Kopplingen mellan kvalitetsavgifter (lindring av avgifter för icke utlovad kvalitet) och ersättning vid regressrätt (ersättning för uppkomna kostnader för att bedriva ersättningstrafik och ersätta resenärsutlägg etc) så som kommunicerande kärn bör också tas bort då de båda posterna avser ersätta olika kostnader hos Järnvägsföretagen. Dessutom bör Trafikverket åläggas att tydliggöra kvalitetsavgifterna och inte enbart kvitta dem mot banavgifter etc.

### **Tilldelningskriterier av järnvägskapacitet**

Svensk Kollektivtrafik ser i samband med denna implementering av ny lagstiftning både behov av och förutsättningar för nya nationella regler kring kapacitetstilldelning. Det finns ett funktionellt behov att modernisera och anpassa kriterier och strukturella regler för användningen av den svenska järnvägsanläggningen och därmed även för tilldelning av tåglägen. Dagens nationella värderingsmodell med beräkning av *samhällsekonomisk effektivitet* är enligt vår syn både föråldrad, omöjlig att genomföra korrekt och missvisande och har därför svårt att möta utvecklingen i både dagens och morgondagens tågtrafikmarknad.

Befintliga värderingskriterier motverkar samhällets och specifikt regionernas behov av att ställa om det nationella transportsystemets funktion för personresor från personbil till kollektivt resande. Moderna tilldelningskriterier bör skapa bättre och mer balanserade förutsättningar bland annat för vardagliga persontransporter i sammanhållna arbetsmarknads- och bostadsregioner. Sett till resandeutvecklingen inom svensk järnväg



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-10-30

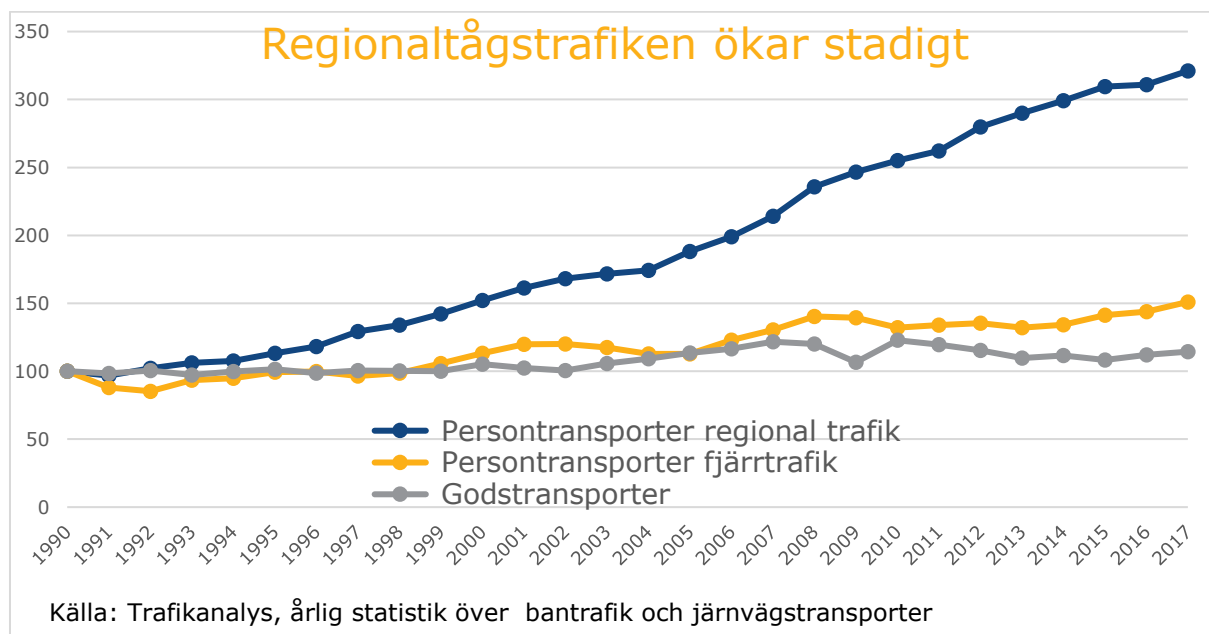
så växer resandet snabbast inom den regionala samhällsupphandlade tågtrafiken. För närvarande sker alltså 91% av persontågsresorna i landet inom dessa system för resor till skola och arbete som med dagens kriterier i värsta fall helt kan bli utan tåglägen om kommersiella fjärrtågsaktörer väljer att konkurrera med utbud på en bana och annars tvingas förskjuta sina tåglägen så att byten till bussar, spårvagnar och andra tåg försvinner. Dagens tilldelningskriterier undervärderar den samlade samhällsnytta vilket därmed bör ses som ett hinder för ökad resandekapacitet i regionala marknader. Ett förändrat resande för privatpersoner från bil till kollektivtrafik med tåg ger tydliga samhällsekonomiska vinster och även minskade samhällskostnader.<sup>1</sup>

Samhällsekonomisk effektivitet med tillhörande beräkningsmodell bör i samband med översyn av tilldelningskriterier snarare omvandlas till politiskt förankrade kriterier för nationell och regional samhällsnytta. Viktade värden för tilldelning av tåglägen för regional tågtrafik bör även beakta ett systemperspektiv för resan, det vill säga att även delsresor och byten mellan trafikslag (exempelvis till buss) i en resa har ett samhällsekonomiskt systemvärde för ett hållbart resande.

Den nuvarande svenska tilldelningsmodellen är försvårande för att möta trafik- och resandeutveckling i funktionella regioner. Här finns exempel på alternativa modeller att titta på från andra länder inom unionen, exempelvis Tyskland.

### Perspektiv som har avgörande betydelse för individers beteenden och färdmedelsval.

Sedan 1990-talet har resandet med i de svenska tågtrafiksystemen dramatiskt förändrats och resandevolymer inom de regionala och lokala tågsystemen är idag dominerande sett till resande och till trafikvolym i funktionella regioner. I dessa regioner tar de regionala tågsystemen allt större marknadsandelar. Denna utveckling ställer samtidigt allt större krav på väl fungerande och stabila förutsättningar i fråga om kapacitet och robusthet.



Transportkapaciteten i den regionala tågtrafiken har utifrån resenärsefterfrågan successivt byggts ut med fler dagliga turer, ökad sittplatskapacitet, anskaffning av nya

<sup>1</sup> <http://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/fakta/branschfakta/kollektivtrafikens-samhallsnytta-rapport-2017>



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-10-30

och större fordon samt investeringar i trafiknära infrastruktur såsom bland annat tågdepåer. Investeringar som regioner gör för att både möta invånarnas men även arbetsmarknadens behov.

Den dagliga reslängden för resenärer ökar kontinuerligt mellan bostad och arbete. Allt fler behöver välja kollektiva resesätt, där tåget har väsentliga systemfördelar. I denna verklighet krävs ökad punktlighet och robusthet i tågtrafiken. Tyvärr underordnas av osäkerhet genom dagens modell med endast ettårig tåglägestilldelning såväl resenärers som lokala och regionala satsningar som främjar en långsiktig och hållbar samhällsutveckling. Detta skapar också bristande möjligheter att genomföra ständiga förbättringar rörande bytesmöjligheter mellan tåg och andra färdmedel, då tåglägen årligen riskerar att förändras som effekt av att avgångstider förskjutits för att bereda plats för de i nuvarande schablonmodell av samhällsekonomisk värdering högre prioriterade fjärrtågen.

Att utveckla och bygga ut den regionala tågtrafiken och dess kapacitet kommer även fortsättningsvis att ske inom de ramar som Järnvägsmarknadslagen anger. I den kontexten kan enligt vår uppfattning inte rådande tilldelningskriterier ses som rimliga. Det får inte heller uppfattas som att regelverk och allmänna bestämmelser kan indikera olika tolkningar. I promemorian kan olikheter anas. Men tilldelning av tåglägen innebär i praktiken att regionala tågssystem, för det vardagliga resandet, får en kapacitetsmässig nackdel gentemot tågssystem för sällanresenärer i fjärrresande.

Svensk Kollektivtrafik ser ett tydligt behov av att säkerställa långsiktigt stabila marknadsförutsättningar. Nya hållbara förutsättningar och bättre villkor krävs för att nå de mål som regering och riksdag har beslutat om för att uppnå omställning till ett hållbart transportsystem som trafikerar strategiska stråk, inom befolkningstäta områden och i större sammanhållna arbetsmarknadsregioner.

Nyttjande av fleråriga ramavtal är i ovan nämnda sammanhang möjligt. Detta i kombination med exempelvis differentierade tidsintervall för olika marknadssegment genom kanalindelning kan vara en möjlig väg framåt. En sådan modell är bland annat en förutsättning för en positiv och tryggad utveckling av godstransporterna på järnväg utan att påverka kapaciteten för persontrafiken negativt.

Svensk Kollektivtrafik ser inte dagens brister som hinder enbart för den samhällsupphandlade persontågtrafiken utan ser tydliga behov av att skapa långsiktiga förutsättningar för samtliga aktörer på tågmarknaden. Vid implementeringen av det fjärde järnvägspaketet i svensk lagstiftning behöver alltså förutsättningar för att effektivt nyttja järnvägen alltså beaktas. Dessa brister i nuvarande system har tidigare lyfts bland annat i Järnvägsutredningen, inom Sverigeförhandlingen samt av Transportstyrelsen.<sup>2,3,4</sup>

Hela tågtrafikbranschen arbetar tillsammans för att på ett strukturerat sätt öka punktligheten i svensk järnväg. Befintlig järnvägsinfrastruktur måste därför nyttjas effektivt och rationellt med moderna och anpassade regler och kriterier. Om Fjärde

<sup>2</sup> [http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2015/12/SOU\\_2015\\_110\\_till\\_webb.pdf](http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2015/12/SOU_2015_110_till_webb.pdf)

<sup>3</sup> [http://media.sverigeforhandlingen.se/2017/12/Kapacitetstilldelningen-p%C3%A5-h%C3%B6ghastighets%C3%A4rnr%C3%A4gen-SOU\\_2017\\_105.pdf](http://media.sverigeforhandlingen.se/2017/12/Kapacitetstilldelningen-p%C3%A5-h%C3%B6ghastighets%C3%A4rnr%C3%A4gen-SOU_2017_105.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/jarnvag/marknadsovervakning/rapporter/rapporter-2016/tsj-2016-5279-kapacitetstilldelning-pa-jarnvag.pdf>



2019-10-30

järnvägspaketets olika delar ska vinna framgång som stöd för transporter på järnväg krävs även ett moderniserat inhemskt regelverk för järnvägen. I en sådan kontext spelar tilldelningskriterier för tågsystemen inom de allt mer vidgade regionala marknaderna en avgörande roll, med grund i europisk järnvägslagstiftning.

### **Kapacitetskonflikter i järnvägen**

Överbelastning i järnvägsanläggningen uppstår i huvudsak geografiskt i storstadsområden där den samhällsupphandlade regionala tågtrafiken levererar största samhällsnytta och mycket stor kundnytta. Att förklara en bana för överbelastad är enligt vår uppfattning bra, vilket ställer krav på infrastrukturförvaltaren att planera för att lösa kapacitetsbristen.

Svensk Kollektivtrafik ifrågasätter dock möjligheten att köpa kapacitet på kommersiell grund (auktion eller efterfrågestyrda avgifter) eller som konfliktlösande instrument eftersom det i kombination med nuvarande tilldelningsregler riskerar att tränga undan samhällsupphandlad trafik med betydande samhällsnytta och ett avgiftsuttag enbart skulle vara en transferering av skattemedel från regionerna till staten.

### **Tillträde till järnvägsanläggningen**

Svensk Kollektivtrafik ser fortsatt stort behov av att Trafikverket i god tid meddelar begränsningar i kapacitet inom järnvägsanläggningen, målsättningen bör vara att alla större kapacitetsinkränkningar för tex banarbeten meddelas som en förutsättning istället för att komma in som en för järnvägsföretagen okänd faktor i kapacitetstilldelningen. Informationen bör inom ramen för JNB nå planerande aktörer i god tid innan ny period för ansökningar om kommande års tåglägen öppnas. Av samma dignitet är att beslutade inskränkningar i kapacitet, vilka ska redovisas i JNB, genomförs och att en tydlig redovisning av detta också sker. Genomförandet av förbättringar eller återställande av kapacitet i järnvägsanläggningen bör i huvudsak genomföras med minsta påverkan på det dagliga resande, det vill säga i huvudsak förläggas till lågtrafikerade tider på trafikdygnet och veckan. Totalavstängningar bör i möjligaste mån undvikas i områden där alternativ har svårt att ersätta tågtrafiken. Bristande användning av kapacitet reserverad för banarbeten innebär bristande effektivitet, oanvänd kapacitet och sämre erbjudanden till resenärerna än vad som varit nödvändigt och måste i framtiden förhindras, tex genom avgifter för outnyttjad kapacitet.

### **Oberoendekrav för infrastrukturförvaltare.**

Det finns idag vid sidan av statligt infrastrukturförvaltarskap så kallade oberoende infrastrukturförvaltare. Oberoende förvaltare är ett undantag i lagstiftningen men där krav ställs på dessa. När det gäller strategiska stråk eller linjedelar bör kravet om oberoende förvaltare av järnvägsanläggning ställas särskilt högt.

Att inom så kallade vertikalt integrerade företag utöva infrastrukturförvaltning och samtidigt vara utförare av trafik på en anläggning av strategisk karaktär bör så långt möjligt minimeras. Skäl för att sära på ansvaren mellan oberoende förvaltare och trafikutövare är att det i den operativa verksamheten kan vara svårt särskilja olika ansvar, det vill säga att säkerställa och upprätthålla ett oberoende. Här vilar även konkurrensrättsliga aspekter.

Svensk Kollektivtrafik anser att det inte ska finnas möjlighet att vid OPS-avtal undanta den privata parten från de oberoendekrav samt de skyldigheter som vertikalt integrerade företag ska behöva följa som infrastrukturförvaltare. Att undanta Arlandabanan från detta regelverk är därför enligt vår uppfattning olämpligt med hänsyn till flygplatsens behov av god tillgänglighet med persontåg samt utifrån banans betydelse för såväl



2019-10-30

regional som interregional persontrafik. Svensk Kollektivtrafik anser vidare att staten ska kontinuerligt genom revisioner säkerställa att bemyndigandet som oberoende part upprätthålls.

### **Definition av begreppet järnvägsföretag**

Svensk Kollektivtrafik anser att definitionen av "Järnvägsföretag" behöver förtydligas. I PM omnämns begreppet "Järnvägsföretag" med en allmän beskrivning av kriterier som krävs för en tydlig och förståelig klassificering. Svensk Kollektivtrafik anser att det inte är tillräckligt tydligt vem eller vilka som kan ses som ett järnvägsföretag.

### **Stationsansvarig**

Svensk Kollektivtrafik ser att det är lämpligt att i implementeringsprocessen av ny eller kompletterande lagstiftning klargörs en svensk definition av begreppet "Station Manager", vilken regleras ibland annat EU:s tågpassagerarförordning redan 2007. Vår uppfattning är att en sådan funktion har nära mycket koppling till implementeringen av det Fjärde järnvägspaketet. Det finns behov av att klargöra vem som för svenskt vidkommande anses vara ansvarig samt vilka uppgifter respektive ansvar som en sådan funktion har rörande bland annat information- och tillgänglighetsassistans samt hur uppkomna kostnader utifrån detta ansvar ska finansieras.

### **Behov av en nationell tågstrategi**

Svensk Kollektivtrafik anser att regeringen bör utarbeta en samlad nationell strategi för svensk tågtrafik. En strategi som stödjer både regional utveckling och nationell sammanhållning men inte minst som stöd för omvandlingen av det svenska transportsystemet mot ett fossilfritt land.

En nationell strategi kan på ett utmärkt sätt behandla nationella behov för den långväga tågtrafikens utveckling samtidigt som den nationella och regionala tågtrafikens utvecklingsförutsättningar kring behov av investeringar och underhåll läggs fast. Det kan också ligga som underlag för politiskt förankrade riktlinjer och prioriteringar för framtida Nationella planer för transportinfrastrukturen. I denna kontext behöver även godstrafikens villkor för utveckling klargöras. Det senare av stor vikt för att minimera konflikter mellan person- och godstrafiken.

En nationell tågstrategi har förutsättningar att komplettera de regionala trafikförsörjningsprogrammen och de regionala strategierna väl. I en tågstrategi kan bland annat kriterier och villkor för användningen av den svenska järnvägen utvecklas, stärka förutsättningarna för den regionala kollektivtrafiken där tågen utgör ryggraden i transportsystemet samt säkerställa en moderniserad modell för tilldelning av tåglägen. En nationell tågstrategi kan bidra till väl integrerade kollektivtrafiksystem av betydelse såväl regionalt som nationellt. Detta understöds samtidigt genom bland annat ett gemensamt nationellt informations- och biljettsystem.

Svensk Kollektivtrafik ser i detta sammanhang positivt på utvecklingen av en nytt nationellt informations- och biljettsystem, vilket regeringen för en tid sedan gav ett särskilt utredningsuppdrag om. Som branschorganisation för den samhällsupphandlade kollektivtrafiken ser vi ett grundläggande krav på att ett nationellt biljettsystem ska vara operatörsneutralt och möjliggöra för samtliga aktörer att delta på lika villkor. Likaså är det viktigt att EU:s förordning om multimodala reseinformationstjänster, TAF/TAP och ITS direktivet inklusive kommissionens arbete med interoperabla biljett- och betallösningar inom unionen också ingår i det nya förslaget och koordineras.



2019-10-30

## Direkttilldelning av avtal inom tågtrafik

Nuvarande möjligheter att direkt tilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg upphör i december 2023. Begränsade möjligheter att direkttilldela trafikavtal införs därmed.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket angeläget att Regionala Kollektivtrafikmyndigheter under exceptionella omständigheter ska kunna bibehålla möjligheter till direkttilldelning av tågtrafik. De Regionala Kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) behöver ha förutsättningar att kunna organisera den regionala kollektivtrafiken utifrån i var tid rådande förutsättningar. Möjligheten att genomföra direkttilldelning motiverad av strukturella och geografiska särdrag är enligt regeringskansliets förslaget dock inte möjligt. Detta påverkar enligt vår uppfattning inte RKM:s möjligheter för direktupphandling genom att möjligheten att direktupphandla föreligger vid synnerliga omständigheter samt direktupphandling upp till gränsvärde om 7 500 000 euro per år kvarstår.

Möjlighet till tilldelning till ett dotterbolag, en fristående enhet under RKM:s kontroll, är fortsatt möjligt t o m december 2023. Vid intern upphandling där flera behöriga myndigheter (RKM) tilldelar fristående enhet uppdrag (dotterbolag till en av parterna) är tillämpligt men kräver att samtliga behöriga myndigheter måste vara lokala. Det är enligt vår uppfattning en funktionell lösning som bör kvarstå över tid, det vill säga kräver att staten hittar lösningar för att denna möjlighet kan bibehållas.

Om direkttilldelning genomförs till dotterbolag fram till december 2023, med stöd av att det inte överstiger det enligt ovan angivna gränsvärdet, ska de upphandlingsrättsliga principerna beaktas samt om det är motiverat utifrån miljö-, social- och arbetsrättslig hänsyn.

Om den övergripande målsättningen är en europeisk järnvägsmarknad bör man inte heller införa inskränkande särskilda regler kring upphandling på nationell nivå.

## För Svensk Kollektivtrafik

Helena Leufstadius

VD