

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm  
[i.registrator@regeringskansliet.se](mailto:i.registrator@regeringskansliet.se)  
[helene.lassi@regeringskansliet.se](mailto:helene.lassi@regeringskansliet.se)

**Er referens** Diarienummer  
I2019/02121/TM Utr 2019/46  
**Datum**  
2019-10-28

## Remiss av promemorian Fjärde järnvägspaketet

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över promemorian Fjärde järnvägspaketet. I promemorian lämnas förslag till hur EU:s sex rättsakter som ingår i fjärde järnvägspaketet ska införlivas i svensk rätt. De föreslagna förändringarna utgår från av EU redan fattade beslut om förordningar och direktiv och ett genomförande i svensk lag är således obligatoriskt.

I huvudsak består de föreslagna förändringarna av en "uppstädning" i nuvarande regelverk. Trafikanalys menar att förslaget att dela in den svenska järnvägslagstiftningen i fyra olika lagar för att markera skillnader i lagarnas syften och tillämpningsområden är välkommet. Det kan också förbättra förutsättningar inför framtida behov av lagändringar inom järnvägsområdet. Därutöver konstaterar Trafikanalys att den nya regleringen inte, med något undantag, medför några avgörande förändringar för den svenska järnvägsmodellen. De regleringar som ska möjliggöra öppnandet av järnvägsmarknaden i EU är i stort sett redan genomförda i svensk lagstiftning eller saknar relevans här.

Med detta sagt vill Trafikanalys dock framhålla att det finns inslag i den nya regleringen som kan komma att hämma etableringen på den svenska järnvägsmarknaden, där utvecklingen i stora stycken har hunnit längre än i många andra EU-länder. Det gäller till exempel systemet för EG-kontroll och det delade myndighetsansvaret när det gäller tillstånd för järnvägsföretag och godkännande av tekniska krav på bland annat fordon. Genom att ansvaret för godkännandeprocessen fortsättningsvis ska delas mellan den nationella tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), finns risk för en ökad kostnadsbörda på de sökande företagen, till följd av ökad administration och risk för dubbelarbete samt, åtminstone inledningsvis, risk för samarbetsproblem mellan myndigheterna. Inom EG-kontrollen för godkännande av fordon, som idag utförs av ett s.k. anmält tredjepartsorgan, införs vidare krav om att även anlita ett s.k. utsett organ för kontroll och bedömning av överensstämmelse i förhållande till icke harmoniserade nationella regler. Detta medför att det blir ytterligare ett organ som ska anlitas av den sökande för att utföra EG-kontroll. Sammantaget föreligger här en risk för att den ökade kontrollbördan hämmar marknadsutvecklingen och minskar intresset för nyetablering på marknaden.

I promemorian tas också frågan upp om myndigheters offentliggörande av viss information enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Trafikanalys anser att det bör förtydligas vem som ska få uppdraget att underlätta central tillgång till de årliga rapporterna som föreskrivs om i EU:s kollektivtrafikförordning artikel 7.1. Promemorian lämnar inget förslag men enligt vår mening bör uppdraget vara Transportstyrelsens eftersom



myndigheten redan har ansvaret att utöva tillsyn över artikeln. Att exempelvis tillgängliggöra rapporterna i en webbportal bör vara en extra uppgift av ringa omfattning i sammanhanget.

Trafikanalys ser även ett behov av att innehållet i, och framställningstiden för, de årliga rapporterna förtydligas och att det utvecklas så att informationen blir användbar i ett bredare perspektiv. Informationen bör även kunna användas för att svara på EU-kommissionens årliga enkät om ersättningar för kollektivtrafik på järnväg och som underlag för viss statistikproduktion.

SKL har tagit fram en vägledning som har ett smalare anslag. Den är naturligt nog inte bindande och vi befärar att den är alltför oklar för att vara reell hjälp för de behöriga myndigheterna. När årliga rapporter från olika behöriga myndigheter jämförs blir det tydligt att det finns stora skillnader mellan dem med avseende på innehåll och omfattning, vilket tyder på att olika tolkningar görs.

Om de årliga rapporterna utvecklas och harmoniseras ger det bättre möjligheter att svara på den årliga enkäten från EU-kommissionen om ersättningar för kollektivtrafik på järnväg (allmän trafikplikt). Trafikanalys har bistått Regeringskansliet med att besvara enkäten flertalet gånger men på grund av bristande underlag från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) har uppgifterna som lämnats inte varit kompletta. Vi ser det som en stor brist eftersom det åligger varje medlemsland att svara på enkäten. Att ha koll på lämnade ersättningar bör vara en grundläggande för alla behöriga myndigheter.

Förutom att kunna bistå kommissionen med bättre underlag, skulle en förbättrad uppfyllnad av förordningens krav om årlig rapport skapa förutsättningar för bättre statistik på området. Statistiken skulle kunna användas till bland annat utvärderingar, öppna jämförelser, planering hos och erfarenhetsutbyte mellan RKM samt utvärdering av olika avtalstyper med syftet att bli skickligare på att handla upp trafik i länen. RKM lägger årligen resurser på att besvara Trafikanalys frågor om bland annat erhållna bidrag från kommuner, landsting och stat i statistikundersökningen om regional linjetrafik. Med en årlig rapport skulle frågor förmodligen kunna strykas, med minskad resursåtgång hos både uppgiftslämnare och Trafikanalys som resultat.

Trafikanalys föreslår därför att Transportstyrelsen får i uppdrag att utfärda föreskrifter och att då tillämpa det bredare nyttoperspektiv som beskrivs ovan. Samråd bör i det sammanhanget ske med Trafikanalys.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Pia Bergdahl. I beredningen av ärendet deltog även avdelningschef Gunnar Eriksson, samt statistiker Fredrik Lindberg.



Mattias Viklund  
Generaldirektör