

Promemorian Fjärde järnvägspaketet

Sammanfattning (SKL:s sammanfattande synpunkter)

- SKL anser att förslaget om uppdelningen i fyra nya järnvägslagar är ändamålsenligt.
- SKL anser att förändringen i kollektivtrafiklagen som begränsar möjligheten till direktupphandling är onödig och att den inskränker självstyret.
- SKL anser att regeringen bör fastställa en nationell tågstrategi.
- SKL anser att definitionen av ”järnvägsföretag” behöver förtydligas.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har valt att endast kommentera ett fåtal av de förändringar som föreslås i den omfattande promemoria som Infrastrukturdepartementet remitterat. Synpunkterna avser förändringarna med störst påverkan för SKL:s medlemmar som bedriver regional och storregional kollektivtrafik med tåg.

Förbundets ställningstagande

Ändamålsenligt med fyra nya järnvägslagar

I järnvägslagen idag finns regler om järnvägsmarknaden, säkerhet och driftskompatibilitet samt regler för de verksamhetsutövare som inte omfattas av EU:s regelverk. För de senare har Sverige kvar bestämmanderätten.

Infrastrukturdepartementet föreslår därför att järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar: tre som ansluter till respektive EU-direktiv – en järnvägsmarknadslag, en järnvägssäkerhetslag och en järnvägstekniklag samt en lag för de järnvägssystem som inte omfattas av EU-regleringen – lag om nationella järnvägssystem. Det betyder att varje direktiv är knuten till en lag, direkt tillämpliga genomförandeakter, en svensk förordning och myndighetsföreskrifter.

Skälet till att järnvägslagen nu föreslås delas upp är att det med åren tillkommit regleringar, framför allt från EU-nivå, vilket gjort dagens järnvägslag oöverskådlig. Så vitt SKL kan bedöma är föreslagen struktur ändamålsenlig och SKL har inget att invända emot uppdelningen i fyra nya järnvägslagar.

Onödig inskränkning av möjligheten till direktupphandling av tågtrafik

I promemorian från Infrastrukturdepartementet föreslås ändringar i kollektivtrafiklagen som innebär inskränkningar i möjligheten till direkttilldelning utifrån artikel 5.4a i EU:s kollektivtrafikförordning från och med år 2023 (se avsnitt 22.6.5 i remitterad PM).

SKL anser inte att skäl för sådana inskränkningar föreligger. SKL anser att det är av stor vikt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ges ett så stort handlingsutrymme som möjligt vid organiserandet av den regionala kollektivtrafiken. Därför bör inte någon reglering beträffande artikel 5.4a i EU:s kollektivtrafikförordning ske. Skälet till detta är att det enligt SKL inte finns anledning att inskränka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ”verktygslåda” genom att i svensk rätt föreskriva konkurrensutsättning i större utsträckning än vad EU-rätten föreskriver. SKL motsätter sig därför föreslagen förändring i kollektivtrafiklagen om direktupphandling och anser att den inskränker självstyret.

Nationell tågstrategi nödvändig

SKL har vid flera tillfällen påtalat behovet av en nationell, politiskt beslutad tågstrategi¹.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har i uppgift att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram. När det gäller den nationella tågtrafiken saknas motsvarande politiska målbild. SKL anser att regeringen ska fastställa en övergripande, nationell tågstrategi som ger en målbild för den framtida tågtrafiken tillsammans med övrig samhällsutveckling och andra trafikslag. En sådan strategi ska ge en politisk riktning för den nationella gods- och fjärrtågtrafiken och öka förutsättningarna för ökad insyn och transparens i de processer som styr tåglägestilldelning och samhällsekonomiska bedömningar.

SKL har även påtalat att järnvägslagen bör innehålla möjlighet att säkerställa ett basutbud av samhällsviktig tågtrafik, där fördefinierade tåglägeskanaler som inkluderar tågstopp är en möjlighet. Behovet av detta kvarstår, och saknas i förslagen. Resandet och behoven inom den regionala, företrädesvis samhällsupphandlade, tågtrafiken växer kraftigt. Samtidigt försvårar dagens tilldelningskriterier en sådan utveckling. SKL anser att nuvarande regler och kriterier för tilldelning av tåglägen behöver förändras för att skapa bättre förutsättningar för vardagligt resande i sammanhållna arbetsmarknads- och bostadsregioner.

¹ Se t.ex. [Ställningstaganden kring kollektivtrafik och järnväg](#)

Definitionen av ”järnvägsföretag” behöver förtydligas

”Järnvägsföretag” definieras i artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU, som ligger till grund för järnvägsmarknadslagen, som att ”företaget måste tillhandahålla dragkraft”. Mot bakgrund av definitionen i detta direktiv, samt vad som beskrivs i avsnitt 15.3.3 i remitterad promemoria, gör SKL tolkningen att regionala kollektivtrafikmyndigheter inte räknas som ett järnvägsföretag, i de fall de upphandlar trafik som en tjänst. SKL anser därför att det vore bra att förtydliga detta i den nu aktuella nationella regleringen (jämför härvidlag definitionen av ”kollektivtrafikföretag” i artikel 2d i EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007/EU, som inkluderar regionala kollektivtrafikmyndigheter).

Sveriges Kommuner och Landsting



Anders Knappe
Ordförande