

Motion till riksdagen 2021/22:4389

av **Axel Hallberg m.fl. (MP)**

med anledning av prop. 2021/22:83 Fjärde järnvägs paketet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att direkttilldelning av skäl hänförliga till strukturella och geografiska särdrag ska vara tillåtet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att genomföra en fördjupad konsekvensanalys av hur ökade kostnader för järnvägsföretag och fordonsägare kommer att påverka järnvägssektorns konkurrens med andra trafikslag och tillkännager detta för regeringen.

Inledning

Miljöpartiet ser mycket positivt på visionen om ett sammansatt europeiskt tågssystem. Det måste bli enklare att åka tåg i Europa, inte minst för att minska flygandet. Ur detta perspektiv är fjärde järnvägs paketet ett steg i rätt riktning, men Miljöpartiet ser också brister och orosmoln.

Första järnvägs paketet införlivades i svensk rätt 2004. Sedan dess har flera förändringar skett, både i EU-rätten och i nationell rätt. 2016 fattade EU-parlamentet beslut om fjärde järnvägs paketet, vars huvudsyfte är att öppna upp persontrafiken i Europa för konkurrens.

Sveriges järnväg är avreglerad i högre grad än i många andra EU-länder. Det innebär att fjärde järnvägs paketet är en mindre omställning för Sverige, jämfört med andra länder.

Miljöpartiet har länge varit skeptiska till den långtgående avreglering som skett av den svenska järnvägen. Järnvägs politiken bör utgå från resenärerna, inte storföretagen. När fjärde järnvägs paketet nu införlivas i svensk rätt anser Miljöpartiet därför att det bör göras på ett sätt som sätter resenärernas behov i fokus.

Direkttilldelning

I propositionen föreslås en förändring i kollektivtrafiklagen som begränsar möjligheten till direkttilldelning. Denna begränsning, i 4 a kap. 7 a § kollektivtrafiklagen, innebär bl.a. att direkttilldelning av skäl hänförliga till strukturella och geografiska särdrag ej ska vara tillåtet, trots att möjligheten finns att tillåta detta enligt artikel 5.4a i EU:s kollektivtrafikförordning.

Miljöpartiet är kritiskt till denna begränsning av direkttilldelning och menar i stället att direkttilldelning av skäl hänförliga till strukturella och geografiska särdrag bör vara tillåtet. Därför föreslår Miljöpartiet att omnämmandet av artikel 5.4a i EU:s kollektivtrafikförordning utgår ur 4 a kap. 7 a § kollektivtrafiklagen.

Även Sveriges Kommuner och Regioner uttrycker i sitt remissvar att denna begränsning är onödig och att den inskränker det kommunala självstyret. Miljöpartiet anser att detta är en onödig konkurrensutsättning som går utöver vad som krävs i EU-rätten.

Järnvägssektorns konkurrenskraft

Regeringen konstaterar i propositionens konsekvensanalys att kostnaderna för järnvägsföretag och fordonsägare kan komma att öka på kort och medellång sikt. Detta beror bl.a. på att tillgången till äldre fordon som inte konstruerats utifrån krav i TSD kommer att minska, vilket kommer att leda till ökade anskaffningskostnader. Ökad administration till följd av fjärde järnvägspaketet kan också öka kostnaderna för järnvägssektorn.

Mot bakgrund av detta menar Miljöpartiet att det saknas en tillräcklig konsekvensanalys av hur kostnadsökningar till följd av fjärde järnvägspaketet riskerar att påverkar järnvägens konkurrensmöjligheter jämfört med andra trafikslag. Järnvägen spelar en avgörande roll för Sveriges möjligheter att nå transportsektorns klimatmål. Om järnvägens konkurrenskraft minskar i relation till fossila och mindre energieffektiva transportslag riskerar det att hämma Sveriges möjligheter att nå klimatmålen. Regeringen bör därför ges i uppdrag att genomföra en fördjupad konsekvensanalys av hur ökade kostnader för järnvägsföretag och fordonsägare kommer att påverka järnvägssektorns konkurrens med andra trafikslag.

Nationell tågtrafikförsörjningsplan

Miljöpartiet anser att Sverige bör ta fram en nationell tågtrafikförsörjningsplan. Detta saknar vi i regeringens proposition. En sådan plan bör omfatta de tåglinjer som har betydelse för att knyta ihop landets alla delar, dvs. ett landsomfattande program för tågtrafikförsörjning. Denna modell för planering av tågtrafik används i Schweiz och har tjänat schweizisk tågtrafik väl.

I dagsläget har regionerna ansvar för att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram, men någon motsvarande politisk målbild finns inte på nationell nivå. Vi anser därför att det i kollektivtrafiklagen bör finnas reglering kring nationell tågtrafikförsörjningsplan, likt det finns om regionala trafikförsörjningsprogram. Regeringen bör därför ges i uppdrag att återkomma med förslag på lagstiftning för nationell trafikförsörjningsplan.

En nationell tågtrafikförsörjningsplan bör vara långsiktig och omfatta minst ett tioårsperspektiv. På de sträckor där det inte finns järnväg att tillgå kan även andra

trafikslag ingå, exempelvis Gotlandsbåtarna. I en nationell tågtrafikförsörjningsplan bör godstrafiken ingå samt även regler för operatörers ansvar att hjälpa varandra vid förseningar, brutna anslutningar m.m. I samband med utarbetandet av en nationell tågtrafikförsörjningsplan bör det lämpligen även initieras ett arbete med en synkroniserad europeisk tidtabell mellan huvudstäderna.

Sveriges Kommuner och Regioner lyfter i sitt remissvar behovet av en politiskt beslutad målbild för tågtrafiken på nationell nivå, men kallar detta nationell tågstrategi. Även Svensk Kollektivtrafik lyfter i sitt remissvar behovet av en nationell tågstrategi.

Miljöpartiets åsikt är att SJ bör få huvudansvar att köra den tågtrafik som prioriteras i den nationella tågtrafikförsörjningsplanen. Vi menar även att SJ bör få ensamrätt eller huvudansvar att köra den nationella trafiken. Vi inser dock att denna möjlighet i nuläget inte finns med anledning av EU-rätten.

Axel Hallberg (MP)

Janine Alm Ericson (MP)

Elisabeth Falkhaven (MP)

Maria Ferm (MP)

Maria Gardfjell (MP)

Amanda Palmstierna (MP)

Lorentz Tovatt (MP)