

Motion till riksdagen 2006/07:T6

av Peter Pedersen m.fl. (v)
med anledning av prop. 2006/07:45

Andra järnvägspaketet – fortsatt EU- harmonisering av järnvägs­lagstiftningen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förvaltningsupp­gift i samband med haveriutredning som innefattar myndighetsutövning inte bör över­lätas till annan stat.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den s.k. ömsesidighets­klausulen ska kvarstå i järnvägs­lagen.

Bakgrund

I propositionen föreslås ändringar i järnvägs­lagen (2004:519), lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spår­väg.

Genom ändringarna genomförs tre EG-direktiv som ingår i det s.k. andra järnvägspaketet. Det handlar dels om järnvägssäkerhet och olycksutredningar, dels om ändringar om driftskompatibilitet och dels om utvecklingen av gemenskapens järnvägar.

Regeringen föreslår även att den nuvarande ömsesidighetsprincipen förändras beträffande rätten att organisera och utföra godstrafik i annat land. Det innebär att den begränsning som för närvarande finns när det gäller utländska järnvägsföretags och auktoriserade sökandes rätt att utföra och organisera järnvägstransporter som innefattar både lastning och lossning av gods i Sverige tas bort.

Fel! Okänt namn på

Konkurrens eller samhällsekonomisk effektivitet?

Vänsterpartiet var det enda parti som sa nej när riksdagen 1988 beslutade dela upp Statens järnvägar i två delar, SJ och Banverket, där SJ fick ensamrätt att trafikera stommätet, medan olika trafikhuvudmän fick trafikeringsrätten för persontrafiken på länsbanorna. Banverket gavs ansvaret för infrastrukturen, dvs. järnvägsspåren. Senare tillkom också Jernhusen AB som en aktör som skulle sköta om tågstationsbyggnaderna. Vi i Vänsterpartiet var djupt oroliga för att ansvaret för en väl fungerande järnvägstrafik skulle bli otydligt – och vi fick rätt.

Problemen ökade ytterligare då affärsverket Statens järnvägar (SJ) styckades upp i flera bolag från 2001, där SJ AB fick sköta persontrafiken, Green Cargo AB fick ansvar för godstrafiken och olika privata aktörer släpptes in på spåren. På samma grunder motsatte vi oss även detta.

Vi menar fortfarande att avreglering och bolagisering inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Utgångspunkten måste i stället vara en helhet som tillgodoser samhällets behov av gods- och persontransporter på järnväg. Kortsiktiga ekonomiska vinster utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Företagsekonomisk lönsamhet är inte per automatik samhällsekonomisk lönsamhet. Vissa verksamheter är så viktiga eller har en sådan struktur att de förutsätter ett samhälligt ansvar. Järnvägen är helt klart en verksamhet som kan kallas för ett naturligt monopol. Kapaciteten på en räls är till skillnad från en väg alltid begränsad och därmed faller argumentet för att olika operatörer ska konkurrera på lika villkor.

Vi vill hävda att konkurrensutsättningen drabbat anställda på ett negativt sätt, t.ex. genom personalnedskärningar, längre arbetspass, höjd pensionsålder, sämre ersättningar osv. Vi vill i stället lyfta fram den nödvändiga kopplingen till de av riksdagen antagna trafikpolitiska målen: trafiksäkerhet, transportkvalitet, tillgänglighet, miljö, regional utveckling och jämställdhet. I riksdagens beslut ingår också att de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna skall användas. Och som vi nyss nämnt: företagsekonomisk effektivitet är inte detsamma som samhällsekonomisk effektivitet.

Vänsterpartiet har så sent som hösten 2006 till riksdagen föreslagit att regeringen ska pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg. Vi är dock medvetna om att en avreglerad marknad kan vara mycket svår att återreglera. Det är i själva verket en av anledningarna till att borgerliga politiker så ivrigt driver på avreglering, bolagisering och utförsäljning av offentlig verksamhet.

Regeringens proposition 2006/07:45 Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen, har till syfte att införliva ett antal EG-direktiv i järnvägslagstiftningen. De flesta förslag i EU:s direktiv för det Andra järnvägspaketet är bra och kan bidra till en positiv utveckling för att öka andelen godstransporter på järnväg. För det största problemet med dagens

godstransporter är att alltför mycket fraktas med lastbil. Åtgärder som leder till att mer gods i framtiden kan gå på räls är därför positivt. Oberoende av vem som sköter driften och är operatör inom järnvägstrafiken är alltså dessa förändringar till det bättre för att skapa effektivare och smidigare godstransporter på järnväg. Även med nationella statliga monopol inom järnvägsgodstrafiken i samtliga EU-länder hade förändringarna enligt EU-direktiven varit viktiga. Däremot är vi mer tveksamma till att dels den s.k. ömsesidighetsklausulen försvinner, dels att myndighet från ett annat land ska kunna få genomföra haveriutredning på svenskt territorium. Vi utvecklar vår kritik här nedan.

Demokrati förutsätter politiskt ansvar

Regeringen föreslår i propositionen att det ska vara möjligt att en haveriutredning kan genomföras av utländsk myndighet fast olyckan skett på svenskt territorium. En sådan förändring kräver ett riksdagsbeslut med minst tre fjärdedelars majoritet, vilket även Lagrådet påpekat. Redan det att det krävs ett kvalificerat majoritetsbeslut för att förslaget ska vinna bifall, borde ge en signal om att detta är en extraordinär förändring.

Vi finner det inte rimligt att överlåta en sådan uppgift till annat lands myndighet. Självklart ska det finnas samarbete mellan nationella haverikommissioner, och det ska råda öppenhet och insyn i utredningar som rör olyckor där flera länder på något sätt är berörda. Men ansvaret för att utföra och författa en haverirapport ska ligga på den myndighet i det land där olyckan har inträffat. Ett av syftena med en haverikommission är att lära inför framtiden och därmed undvika att något liknande inträffar igen. En utländsk myndighet kanske inte alltid har samma perspektiv på vilka erfarenheter som olyckslandets myndighet tycker är viktigt att lyfta fram.

I demokratiska system brukar en princip vara att de folkvalda har rätt att lägga förslag till beslut. I en demokrati finns det därför alltid möjlighet att utkräva ett politiskt ansvar. Folket väljer sina företrädare till riksdagen som i sin tur väljer en regering. Statens verksamhet är i sin tur uppdelad i en rad myndigheter, som har att verka utifrån lagstiftning, förordningar och direktiv som riksdag och regering beslutar. Det betyder att en medborgare alltid kan ställa ett politiskt ansvar på myndigheters beslut. Men vem ställer man till svars om myndighetens juridiska område är i ett annat land?

Med anledning av ovanstående anser vi att förvaltningsuppgift i samband med haveriutredningen som innefattar myndighetsutövning inte bör överlåtas till annan stat. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Konkurrens på lika villkor

I dag har en tågoperatör från en annan stat bara rätt att lasta och lossa gods i Sverige, om Svenska transportföretag ges samma rätt att göra så i tågoperatö-

Fel! Okänt namn på

rens land. Regeringen vill nu ta bort denna ömsesidighetsklausul med hänvisning till att det alltid är bra med ökad konkurrens. Regeringen gör själv bedömningen ”att det i och för sig inte skulle strida mot den EG-rättsliga icke-diskrimineringsprincipen att i det här avseendet behålla kravet på ömsesidighet. Regeringen har emellertid en mycket positiv inställning till ökad konkurrens och de effekter detta kan bidra till. Det gäller även för järnvägen”.

Det är således en ideologisk enögdhet som leder regeringen till den slutsatsen, inte vad som borde vara rimligt utifrån dess så högt värderade konkurrensneutralitet. För i detta fall är det tydligen acceptabelt att operatörer från olika länder inte ska ges samma möjlighet på en och samma marknad. Vi menar att om man skapar en lagstiftning som ska öka konkurrenskraften för järnvägen, så måste ett utländskt tillträde till den svenska marknaden även betyda att de svenska järnvägsoperatörerna får samma chans att verka i motsvarande länder. Annars har man inte åstadkommit en konkurrensneutral lagstiftning. Vi finner det märkligt om Sverige ska gå i täten för avreglering av den egna marknaden när andra marknader hålls stängda för konkurrens. Vi riskerar att få en situation som påminner om den som finns inom postområdet, vilket verkligen inte gagnat medborgarens intresse. Ömsesidighetsklausulen ska därför kvarstå i järnvägslagen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Stockholm den 16 mars 2007

Peter Pedersen (v)

Wivi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)