

Motion till riksdagen 2006/07:T7

**av Ronny Olander och Maryam Yazdanfar (s)
med anledning av prop. 2006/07:45**

Andra järnvägspaketet – fortsatt EU- harmonisering av järnvägslagstiftningen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge de utredande organen befogenhet att även utreda större driftstörningar samt att behålla ömsesidighetsprincipen i 5 kap. 3 § järnvägslagen.

Motivering

I propositionen lämnas förslag till hur det s.k. andra järnvägspaketet ska genomföras i svensk rätt. Syftet är att slutföra uppbyggnaden av ett juridiskt och tekniskt integrerat järnvägsområde som kan bidra till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft. En EU-gemensam reglering av godstrafik på järnväg är därmed inom räckhåll. Med tanke på de diskussioner kring miljöfrågor som för närvarande pågår inom EU är det angeläget att vi uppnår syftet och på så sätt kan underlätta för fler transporter på järnväg. Vi socialdemokrater välkomnar intentionerna i förslagen men vill få några ändringar till stånd.

Säkerhet och tillförlitlighet är viktiga komponenter för att godstrafiken på järnväg ska kunna konkurrera med andra trafikslag, främst lastbilstransporter. En ökad säkerhet kommer sannolikt att medföra en ökad tillförlitlighet. Statens haverikommission uppfyller de kriterier som ställs på ett oberoende utredningsorgan i järnvägsdirektivet och förslås få till uppgift att utreda allvarliga järnvägsolyckor. Men det är inte bara olyckor som minskar tillförlitligheten för järnvägsoperatörer och resenärer. Även allvarliga fel på infrastrukturen kan medföra omfattande störningar. Följderna av snöstormen den 1 november 2006 är ett tydligt exempel på detta. Därför är det angeläget att ett oberoende organ ges befogenhet att även utreda omfattande driftstörningar så

Fel! Okänt namn på

att brister i både rutiner och materiel kan upptäckas för att åtgärdas. För att minska de negativa effekterna av olyckor, tillbud och andra driftstörningar krävs också fullständig information om händelsen till de trafikcentrum som ska dirigera om järnvägstrafiken.

I och med antagandet av andra järnvägspaketet har järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz rätt att utföra godstrafik på det svenska järnvägsnätet. Men EG-rätten förändrar inte villkoren för dem som har s.k. auktorisation enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen. För dessa auktoriserade företag står det medlemsländerna fritt att använda åtgärder för ömsesidighet. Det här är en viktig princip som vi anser att Sverige bör ha kvar, och vi motsätter oss därför förslaget till lagändring.

Samtidigt som ett omfattande reformarbete pågår för att stegvis öppna järnvägsmarknaden i Europa finns det starka krafter som verkar i motsatt riktning. Tendensen på den europeiska järnvägsmarknaden i dag är att de stora järnvägsföretagen blir ännu större på bekostnad av de mindre. Mot denna bakgrund bör rätten till cabotage fortsatt förenas med en ömsesidighetsprincip. Cabotage bör alltså endast medges i Sverige för dessa företag om motsvarande rätt medges ett svenskt järnvägsföretag i annat EES-land eller Schweiz. Ett argument som i propositionen framförs emot att tillämpa principen om ömsesidighet är att det går att kringgå en sådan regel genom att skaffa säte i Sverige.

Vi anser inte att detta argument är så starkt att det medger att vi öppnar för fritt cabotage på järnväg i Sverige. Om Sverige väljer att behålla ömsesidighetsprincipen är det ett argument för att skynda på avregleringen av godstrafiken i övriga medlemsländer. Om trafikoperatörerna har säte i Sverige underlättas även kontrollen av att de lagar och avtal som råder på arbetsmarknaden för järnvägsarbetare följs. Vi anser också att det fortfarande finns ett behov av att skydda svenska företag på järnvägsmarknaden eftersom den ännu inte kan anses utgöra en del av gemenskapens inre marknad. Om marknaden en gång har öppnats finns inte möjlighet att senare göra inskränkningar, medan motsatsen är möjlig.

Stockholm den 14 mars 2007

Ronny Olander (s)

Maryam Yazdanfar (s)