



Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet 53 motionsyrkanden om järnvägs- och kollektivtrafikfrågor från allmänna motionstiden 2012.

Med anledning av förslag om samhällsuppdrag och ändrade ekonomiska mål för SJ AB framhåller utskottet bl.a. att det inom Regeringskansliet pågår en översyn av de statliga bolagens ekonomiska mål och att utskottet förutsätter att de statliga bolagen förvaltas på ett effektivt och professionellt sätt.

I betänkandet pekar utskottet vidare på att det inom Regeringskansliet pågår beredning med att tillsätta en utredning om järnvägssystemets organisation.

Med anledning av motioner om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning framhåller utskottet att mot bakgrund av frågornas vikt har utskottet beslutat att låta utskottets uppföljningsgrupp genomföra en uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

När det gäller motionsförslag om Gotlandstrafiken förutsätter utskottet även att den fortsatta beredningen av ett nytt avtal om Gotlandstrafiken kommer att utmyнна i färjetrafik som tillgodoser både näringslivets, resenärernas och miljöns behov av goda och hållbara transporter.

I betänkandet avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

I betänkandet finns 15 reservationer (S, MP, SD, V).

Utskottet föreslår att ärendet avgörs efter endast en bordläggning.

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Sammanfattning | 1 |
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| Redogörelse för ärendet | 6 |
| Ärendet och dess beredning | 6 |
| Utskottets överväganden | 7 |
| Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken | 7 |
| Ansvar för järnvägsstationer m.m. | 20 |
| Resenårsfrågor | 23 |
| Allmänna utgångspunkter för kollektivtrafiken | 27 |
| Nya kollektivtrafiksystem | 37 |
| Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning | 38 |
| Arlandabanan | 42 |
| Gotlandstrafiken | 44 |
| Motioner som bereds förenklat | 49 |
| Reservationer | 50 |
| 1. Samhällsuppdrag, punkt 1 (S, MP, V) | 50 |
| 2. Ekonomiska mål, punkt 2 (MP, SD) | 51 |
| 3. Ekonomiska mål, punkt 2 (V) | 52 |
| 4. Järnvägstrafikens reglering, punkt 3 (V) | 53 |
| 5. Europeisk järnvägssamordning, punkt 4 (S, MP, V) | 54 |
| 6. Ansvar för järnvägsstationer m.m., punkt 5 (S) | 55 |
| 7. Ansvar för järnvägsstationer m.m., punkt 5 (MP, V) | 55 |
| 8. Resenårsfrågor, punkt 6 (MP, V) | 56 |
| 9. Upprivning av kollektivtrafiklagen, punkt 7 (V) | 57 |
| 10. Pris och kvalitet i kollektivtrafiken, punkt 9 (S, MP, V) | 58 |
| 11. Nya kollektivtrafiksystem, punkt 10 (S, V) | 59 |
| 12. Arlandabanan, punkt 12 (S, MP) | 60 |
| 13. Arlandabanan, punkt 12 (V) | 60 |
| 14. Gotlandstrafiken, punkt 13 (S, MP) | 61 |
| 15. Gotlandstrafiken, punkt 13 (V) | 62 |
| <i>Bilaga 1</i> | |
| Förteckning över behandlade förslag | 64 |
| Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012 | 64 |
| <i>Bilaga 2</i> | |
| Näringsutskottets yttrande | 69 |
| <i>Bilaga 3</i> | |
| Finansutskottets yttrande | 78 |

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Järnvägsfrågor

1. Samhällsuppdrag

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2012/13:T394 av Olle Thorell m.fl. (S) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 5 och 6.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Ekonomiska mål

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10.

Reservation 2 (MP, SD)

Reservation 3 (V)

3. Järnvägstrafikens reglering

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 3, 8 och 9 samt

2012/13:T463 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

Reservation 4 (V)

4. Europeisk järnvägssamordning

Riksdagen avslår motion

2012/13:T289 av Adnan Dibrani och Mattias Jonsson (båda S).

Reservation 5 (S, MP, V)

5. Ansvar för järnvägsstationer m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 5–7 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7.

Reservation 6 (S)

Reservation 7 (MP, V)

6. Resenärsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T207 av Roger Haddad (FP),

2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5 och 6,

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,

2012/13:T321 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 1–3,

2012/13:T504 av Valter Mutt (MP) och

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 8 och 14.

Reservation 8 (MP, V)

Kollektivtrafikfrågor

7. Upprivning av kollektivtrafiklagen

Riksdagen avslår motion

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 12.

Reservation 9 (V)

8. Utvärdering av kollektivtrafiklagen m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T303 av Erik A Eriksson (C),

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 13 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 14.

9. Pris och kvalitet i kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 14 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 12 i denna del och 13.

Reservation 10 (S, MP, V)

10. Nya kollektivtrafiksystem

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 16 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 12 i denna del.

Reservation 11 (S, V)

11. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T203 av Anders Andersson (KD),

2012/13:T354 av Lars Beckman (M) och

2012/13:T491 av Edward Riedl (M).

12. Arlandabanan

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T442 av Gunnar Andréén (FP) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9.

Reservation 12 (S, MP)

Reservation 13 (V)

13. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T235 av Gustaf Hoffstedt och Jan R Andersson (båda M),

2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T276 av Stina Bergström m.fl. (MP),
2012/13:T346 av Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (båda C),
2012/13:T368 av Christer Engelhardt (S),
2012/13:T371 av Christer Engelhardt (S),
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 47 och
2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 11.

Reservation 14 (S, MP)

Reservation 15 (V)

Förenklad behandling

14. Motioner som bereds förenklad

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:U319 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 3 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Utskottet föreslår att ärendet avgörs efter endast en bordläggning.

Stockholm den 18 april 2013

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M) och Hans Unander (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 53 motionsförslag i 23 motioner från allmänna motionstiden 2012 om järnvägspolitik, kollektivtrafik, färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade, Gotlandstrafiken och Arlanda-banan. En förteckning över behandlade förslag redovisas i bilagan. Motioner om investeringar i trafikens infrastruktur och järnvägsunderhållets organisation behandlades i samband med infrastrukturpropositionen hösten 2012 i betänkande 2011/12:TU2 Transportsystemets inriktning.

Utskottet beslutade den 9 april 2013 att bereda näringsutskottet och finansutskottet tillfälle att yttra sig över motionerna 2012/13:T320 (V) yrkande 10, 2012/13:T236 (MP) yrkandena 1 och 2, 2012/13:394 (S) och 2012/13:T477 (S) yrkandena 5 och 6 om samhällsuppdrag och ekonomiska mål för SJ AB. Utskottens yttranden återges i bilagorna 2 respektive 3.

Utskottet sammanträffade i samband med ärendets beredning med företrädare för Bombardier den 14 mars 2013, SJ AB den 19 mars 2013 och Trafikverket den 26 mars 2013.

Utskottets överväganden

Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förändrade utgångspunkter för järnvägstrafiken. Utskottet hänvisar bl.a. till arbete som pågår inom Regeringskansliet med att se över SJ AB:s ekonomiska mål och med att tillsätta en utredning om järnvägssystemets organisation. Utskottet förutsätter vidare att statens bolag förvaltas på ett aktivt och professionellt sätt av regeringen. Utskottet lyfter också fram det arbete som pågår inom EU med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem och menar att det kommer att innebära positiva effekter för resenärerna.

Jämför reservationerna 1 (S, MP, V), 2 (MP, SD), 3 (V), 4 (V) och 5 (S, MP, V).

Bakgrund

Organisationsförändringar inom järnvägen

År 1988 fattade riksdagen beslut om att infrastrukturorganisationen skulle skiljas från trafikverksamheten. Dåvarande Statens järnvägar delades upp i ett affärsverk, Statens järnvägar (SJ), med ansvar för tågtrafiken och en förvaltningsmyndighet, Banverket, med ansvar för den statliga järnvägens infrastruktur. Järnvägsinspektionen bildades som en självständig enhet inom Banverket med ansvar för säkerheten inom järnvägssektorn. Staten tog genom Banverket det fulla ansvaret för investeringar och underhåll av infrastrukturen, och SJ blev ett järnvägsföretag som betalade banavgifter för att få använda spåren. SJ fortsatte att ha exklusiv rätt att bedriva järnvägstrafik på stombanenätet medan länstrafikhuvudmännen övertog trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom länen, varvid de kunde upphandla trafik av olika järnvägsföretag. År 1996 öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens. Vid årsskiftet 2000/2001 bolagiserades affärsverket Statens Järnvägar och delades upp i bl.a. SJ AB, Green Cargo AB, Euromaint AB, Swemaint AB och Jernhusen AB. Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras år 2007 då SJ:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. År 2007 öppnades marknaden för nattåg och chartertåg. Våren 2009 beslutade riksdagen om en stegvis öppning av den svenska järnvägsmarknaden (bet. 2008/09: TU18, rskr. 2008/09:293). Den 1 juli 2009 öppnades marknaden för veckosluts- och helgtrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten. Nästa steg innebar att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell per-

sontrafik fr.o.m. den 1 januari 2010. Härigenom genomfördes direktiv 2007/58/EG om marknadsöppning för internationell persontrafik via ändringar i järnvägslagen (2004:519). Slutligen beslutades att marknaden för persontrafik på järnväg skulle öppnas helt fr.o.m. den 1 oktober 2010. SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffades därmed. Sedan dess har alla tågoperatörer därmed likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet.

EU:s järnvägspaket

Inom EU pågår sedan tidigt 1990-tal ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Järnvägstransporter över gränserna hindras i dag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät, som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. För att överbrygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketen. Syftet med de europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att göra det möjligt att tågen kan framföras mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. Hittills har EU beslutat om tre olika järnvägspaket. Första järnvägspaketet, som bl.a. innebar en ökad liberalisering av den internationella godstrafiken, införlivades i svensk rätt den 1 juli 2004. Andra järnvägspaketet syftade till att påskynda liberaliseringen av den internationella godstrafiken. Resultatet av paketet var att godstrafiken på järnväg i EU öppnades för konkurrens den 1 januari 2006. Med det andra paketet blev det fritt fram för utländska operatörer att driva godstrafik i ett annat land och för cabotage, dvs. lastning och lossning inom ett land där järnvägsföretaget inte har sitt säte, i internationell trafik. För att den fria marknaden inte ska påverka säkerheten inom systemen, innehöll paketet även ett direktiv om järnvägssäkerhet. Även direktiven om driftskompatibilitet uppdaterades, och en ny europeisk järnvägsmyndighet för driftskompatibilitet och säkerhet – den Europeiska järnvägsbyrån (ERA) – inrättades. Det andra järnvägspaketet syftade vidare till att i övrigt gå vidare med den marknadsöppning som påbörjats med det första järnvägspaketet. Andra järnvägspaketet införlivades i svensk rätt genom ändringar i järnvägslagen och järnvägsförordningen den 1 juli 2007. Tredje järnvägspaketet syftade till att öppna marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare samt reglera tågresenärers rättigheter och skyldigheter.

I kommissionens förslag om ökad rörlighet för lok, det s.k. järnvägspaketet 3,5, fortsätter EU arbetet med att underlätta järnvägstransporter över gränserna. Där föreslås bl.a. regler som underlättar s.k. ömsesidigt erkännande, dvs. att ett lok som är godkänt för att tas i bruk i ett land även får användas i andra EU-länder utan att behöva godkännas på nytt. Förslaget

syftar även till att öka takten i arbetet med att införa gemensamma tekniska standarder. Arbetet har hittills resulterat i direktiv 2008/57/EG som är en sammanslagning av de två tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. I november 2012 antogs kommissionens översyn av första järnvägspaketet, direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Mot bakgrund av att järnvägstrafiken trots vidtagna åtgärder har en låg marknadsandel i förhållande till de olika transportsättens andel av de totala transportererna inom EU valde kommissionen den 30 januari 2013 att lägga fram ett fjärde järnvägspaket. I paketet ingår ett paraplymeddelande, sex rättsakter och tre rapporter som tillsammans syftar till att komma ännu närmare en gemensam europeisk järnvägsmarknad och förbättra järnvägens kvalitet och effektivitet inom EU. Paketet innehåller bl.a. bestämmelser som syftar till att undanröja administrativa och tekniska hinder, öppna marknader, skapa oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och undvika förtäckt diskriminering. Kommissionens förslag omfattar tre huvudområden: ökade befogenheter för ERA, marknadsöppning för nationell persontrafik och starkare krav på vertikal separation och oberoende infrastrukturhållare.

Statens ägarpolicy

Av statens ägarpolicy för 2012 (Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande, Finansdepartementet, Regeringskansliet) framhålls bl.a. att regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta statens ägande i bolag så att den långsiktiga värdeutvecklingen blir den bästa möjliga och – i förekommande fall – att de särskilt beslutade samhällsuppdragen utförs. Vidare framgår att regeringen anser det vara av största vikt att de bolag som ägs av staten förvaltas på ett aktivt och professionellt sätt, med värdeskapande som ett övergripande mål. Det innebär att bolagen ska agera långsiktigt, effektivt och lönsamt, ges förmåga att utvecklas samt skapa värde genom ett hållbart företagande. De statligt ägda bolagen lyder med få undantag under samma lagar som privatägda bolag.

Vidare framgår att EU:s bestämmelser om statligt stöd gäller för allt stöd från staten till såväl statligt ägda som privatägda företag. Syftet med reglerna är att förhindra att en medlemsstat snedvrider konkurrensen genom stöd som stärker den inhemska industrins konkurrenskraft till nackdel för företag i en annan medlemsstat. Enligt EU:s regelverk ska den s.k. marknadsekonomiska investerarprincipen tillämpas vid kapitaltillskott i statliga bolag. Normalt är principen uppfylld om det kapitaltillskott som lämnats sker på villkor och under förutsättningar som skulle ha accepterats av en privat investerare.

Samhällsuppdrag

Motionerna

I motion 2012/13:T236 yrkande 1 anför Stina Bergström m.fl. (MP) att SJ bör få ett samhällsuppdrag. Motionärerna konstaterar att SJ den 1 april 2012 slutade köra tåg mellan Malmö och Göteborg p.g.a. dålig lönsamhet. Resenärerna hänvisas till Öresundstågen som stannar på många platser längs sträckan och inte har samma komfort och standard som SJ:s snabbtåg. Konkurrensen på järnväg skulle ge resenärerna mer att välja på, men nedläggningen mellan Malmö och Göteborg visar på motsatsen. Enligt motionärerna bör SJ planera och ansvara för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. På sikt bör de statliga tågbolagen kunna samsas om en europeisk tidtabell mellan större städer. Motionärerna menar att det är naturligt att SJ förnyas och utvecklas för att vara stommen i det svenska nationella järnvägsnätet och vår länk till grannländerna. Det integrerade företags styrka är att det har ansvar för optimeringen av hela systemet, i synnerhet vad gäller persontrafiken.

I motion 2012/13:T394 anför Olle Thorell (S) m.fl. att väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Motionärerna påminner om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet, och de framför att SJ är det viktigaste verktyget för att uppnå detta. Motionärerna invänder vidare mot att dagens styrning av SJ endast är baserad på finansiella målsättningar, vilket inte är rimligt sett till att bolaget är en del av den grundläggande samhällsliga infrastrukturen. Motionärerna vill se en tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företags målsättningar. Enligt motionärerna bör ett genomgående tema i styrningen av SJ vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ, och bolaget bör aktivt medverka till att uppnå de transportpolitiska målsättningar som fastställts av riksdagen och regeringen. Vidare anges i motionen att SJ ska ha en prispolitik i fråga om biljetter som gör att de kan vinna marknadsandelar från andra transportslag. Mot denna bakgrund yrkas i motionen att SJ ska ges ett tydligt samhällsuppdrag.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) framförs i yrkande 5 att SJ AB:s ägardirektiv måste ses över så att bolaget kan drivas utifrån ett mer samhällsnyttigt perspektiv än det rent företagsekonomiska. Motionärerna menar att besparingar i fråga om bemanning och underhåll riskerar att ge dyra bakslag som går ut över punktligheten. Motionärerna anser att SJ AB ska sätta resenärens upplevelse i centrum och utvecklas till ett av de ledande tågbolagen i Europa. I yrkande 6 konstateras att det statligt ägda Green Cargo AB är ett viktigt verktyg för att driva

och utveckla godstrafiken på järnväg. Motionärerna menar därför att det finns anledning att se över ägardirektiven för att få Green Cargo att arbeta ännu mer med innovativa och hållbara logistiklösningar.

Näringsutskottets yttrande

Näringsutskottet framhåller i sitt yttrande (yttr. 2012/13:NU4y) att staten har en viktig uppgift att på ett ansvarsfullt sätt värna, förvalta och utveckla de gemensamma tillgångar som statliga företag representerar. Näringsutskottet lyfter fram att målsättningen bör vara att SJ AB utvecklas till ett högklassigt järnvägsföretag som kan mäta sig med de ledande företagen i Europa när det gäller kvalitet och punktlighet. Näringsutskottet anser mot den bakgrunden att en översyn av SJ:s uppdrag bör göras i syfte att få bolaget att drivas utifrån ett mer samhällsnyttigt perspektiv än det rent företagsekonomiska.

Näringsutskottet framhåller vidare att Green Cargo AB är ett viktigt verktyg för att driva och utveckla godstrafiken på järnväg. Näringsutskottet menar därför att det finns anledning att även se över Green Cargos uppdrag för att få bolaget att arbeta ytterligare med innovativa och hållbara logistiklösningar.

Med hänvisning till det anförda föreslår därför näringsutskottet att trafikutskottet tillstyrker motion 2012/13:T477 (S) yrkandena 5 och 6. Näringsutskottet ser inga skäl för riksdagen att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av vad som anförs i motionerna 2012/13:T394 (S) och 2012/13:T236 (MP) yrkande 1 om att ge SJ ett samhällsuppdrag och föreslår därför att trafikutskottet avstyrker de aktuella motionsförslagen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill, när det gäller motionsförslagen om att ge SJ AB ett samhällsuppdrag, framhålla att staten har ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik. I detta ligger att transportmarknaden ska organiseras och regleras på ett ändamålsenligt sätt bl.a. på järnvägsområdet. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB ska kunna fullgöra sina åtaganden gentemot landets tågresenärer. Utskottet påminner om att regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta statens tillgångar så att den långsiktiga värdeutvecklingen blir den bästa möjliga och – i förekommande fall – att de särskilt beslutade samhällsuppdragen utförs. Utskottet anser det vara av stor betydelse att staten är en ansvarsfull ägare och ser därför positivt på att regeringen anser det vara av största vikt att bolagen som ägs av staten förvaltas på ett aktivt och professionellt sätt, med värdeskapande som ett övergripande mål, vilket framgår av statens ägarpolicy för 2012. I näringsutskottets betänkande 2012/13:NU7 understryks att styrningen av de statligt ägda bolagen i första hand sker med stöd av statens ägarpolicy. Vidare ska en kontinuerlig dialog ske mellan å ena sidan Regeringskansliets för-

valtningsorganisation och dess politiska ledning och å andra sidan styrelseordförandena och bolagen. Av näringsutskottets betänkande framgår vidare att målen för bolagens ekonomi och verksamhet ska följas upp regelbundet och utvärderas. Utskottet finner inga skäl att tvivla på att regeringen utför uppgiften att förvalta och ägarstyra SJ AB och Green Cargo AB på ett ansvarsfullt och professionellt sätt.

Utskottet vill också peka på att EU:s kollektivtrafikförordning anger att om en behörig myndighet ställer krav på ett järnvägsföretag om ett visst utförande av kollektivtrafik som företaget annars inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor, betraktas dessa krav som allmän trafikplikt (krav om allmännyttig kollektivtrafik). En behörig myndighet ska, enligt samma förordning, ingå avtal med det berörda företaget om den ersättning företaget ska erhålla för att leva upp till den allmänna trafikplikten. Utskottet vill vidare påminna om att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Trafikverket som har till uppgift att teckna avtal om allmännyttig persontrafik på järnväg. Det är sålunda i sådana avtal mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller Trafikverket och de upphandlade operatörerna som det regleras var och hur den allmännyttiga persontrafiken på järnväg ska utföras. I sammanhanget kan nämnas att enligt svensk upphandlingslagstiftning ska även tjänsteavtal om allmännyttig tågtrafik konkurrensutsättas, vilket är mer långtgående än vad EU-rätten kräver. Utskottet menar därför att det enligt nu gällande regelverk inte är lämpligt för staten att genom ägarstyrning av SJ AB påverka vilken allmännyttig persontrafik på järnväg som bör tillhandahållas.

Utskottet vill också påminna om det tillkännagivande som riksdagen i höstas har riktat till regeringen om att låta utföra en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Hur staten bör styra utbudet av allmännyttig järnväg är något som enligt utskottets uppfattning kan komma att ingå i utredningen. Utskottet är inte berett att föregå utredningen om järnvägens organisation.

Utskottet vill även framhålla att SJ AB är en av flera aktörer på järnvägsmarknaden och bedriver sin verksamhet på affärsmässig grund. En vägledande princip bör därför vara att det ställs marknadsmässiga krav på bolaget för att skapa så jämlika förutsättningar som möjligt mellan statligt ägda bolag och privatägda bolag. Mot bakgrund av den pågående processen inom EU mot en avreglerad järnvägsmarknad, vill utskottet samtidigt påminna om att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle kunna verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor. Utskottet vill även påminna om att näringsutskottet i betänkande 2002/03:NU13 underströk att SJ självfallet inte ska inta någon särställning på de marknader där andra tågoperatörer är verksamma – SJ och andra transportföretag omfattas av samma strikta konkurrensregler.

Utskottet vill även lyfta fram att det i samband med ärendets beredning har sammanträffat med SJ AB:s vd Christer Fritzson som bl.a. lyfte fram att det inom SJ AB pågår ett effektiviseringsarbete för att skapa ett konkurrenskraftigt bolag. Bland annat nämndes att företrädare för SJ AB och Trafikverket har täta möten i syfte att öka effektiviteten i systemet. Vidare pågår på SJ AB ett arbete med att förbättra kundinformationen. SJ AB:s vd lyfte även fram att Telia bygger ut 4G-nätet i anslutning till järnvägen, vilket kommer att komma resenärerna till del. Utskottet är positivt till denna utveckling.

Med hänsyn till vad som sagts ovan om bl.a. pågående arbete avstyrks motionerna 2012/13:T236 (MP) yrkande 1, 2012/13:T394 (S) och 2012/13:T477 (S) yrkandena 5 och 6.

Ekonomiska mål

Motionerna

I motion 2012/13:T236 yrkande 2 anför Stina Bergström m.fl. (MP) att det enda krav som SJ:s ägare staten ställer på bolaget är att det ska gå med vinst. Detta går, menar motionärerna, stick i stäv med både de transportpolitiska och de klimatpolitiska målen samt missgynnar ofta resenärens behov. Motionärerna anser att det ska vara enkelt att åka tåg och att resenärernas behov ska sättas i centrum. Därför bör SJ:s vinstutdelningskrav tas bort och vinsten i stället återinvesteras i verksamheten menar motionärerna.

I partimotion 2012/13:T320 yrkande 10 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) konstaterar motionärerna att SJ:s avkastningskrav leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ tvingas se till marknadsandelar och konkurrera med bl.a. flyget om höginkomstresenärer, en kategori där män dominerar. Det leder enligt motionärerna till att kvinnors, ungdomars och pensionärs behov prioriteras ner. Motionärerna framför vidare att avkastningskravet missgynnar den regionala utvecklingen eftersom SJ prioriterar bort lågtrafikerade sträckor. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav och höga lönsamhetsmål skulle SJ kunna sänka priserna på biljetter eller enklare reinvestera i nya tåg och vagnar, vilket i sin tur skulle bidra till att fler kunde åka kollektivt och till att miljö- och klimatpåverkan minskade. Motionärerna yrkar därför att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet sänks.

Näringsutskottets yttrande

Näringsutskottet konstaterar i sitt yttrande (ytr. 2012/13:NU4y) att de statliga bolagen representerar stora värden och sammantaget är en av Sveriges största arbetsgivare. Staten har således ett stort ansvar att vara en aktiv, professionell och ansvarsfull ägare. Näringsutskottet lyfter vidare fram att

det inom Regeringskansliet pågår en översyn för att säkerställa att alla bolag som sorterar under Finansdepartementet har relevanta ekonomiska mål. Näringsutskottet konstaterar att en viktig utgångspunkt när de ekonomiska målen fastställs för de statliga bolagen är ägarens kostnad för eget kapital, eftersom denna kostnad ytterst avgör om staten som ägare får en rimlig och marknadsmässig kompensation för det risktagande ägandet i ett bolag innebär. Vidare framhåller näringsutskottet att för lönsamhetsmålet utgör kostnaden för eget kapital ett golv, eftersom en avkastning som systematiskt understiger kapitalkostnaden innebär att värde förstörs för staten som ägare. Näringsutskottet konstaterar att ett frångående av krav på marknadsmässig avkastning kan leda till statsstödsproblematik. Näringsutskottet framhåller att det - mot bakgrund av bl.a. EU:s konkurrens- och statsstödsregler - är viktigt att de ekonomiska målen för SJ ligger på marknadsmässiga nivåer i jämförelse med befintliga och blivande konkurrenter och ser ingen anledning att föregripa den aviserade översynen av SJ:s ekonomiska mål.

Näringsutskottet föreslår därför att trafikutskottet avstyrker motionerna 2012/13:T236 (MP) yrkande 2 och 2012/13:T320 (V) yrkande 10.

Finansutskottets yttrande

Finansutskottet konstaterar inledningsvis i sitt yttrande (yttr. 2012/13:FiU11y) att de ekonomiska målen utformning och uppföljning är centrala i ägarstyrningen.

Finansutskottet framhåller att effekten på statsbudgeten till följd av lägre avkastningskrav uppkommer genom att den potentiella utdelningen till aktieägarna, dvs. staten, minskar. Detta skulle synas i statsbudgeten under inkomsttitel 2000 Inkomster av statens verksamhet, som bl.a. inkluderar utdelningar från statens aktieinnehav. Allt annat lika skulle därmed också statsbudgetens saldo försvagas med motsvarande summa som den minskade utdelningen. Finansutskottet framför att de aktuella motionsförslagen följaktligen har potentiella effekter på statsbudgetens inkomstsida.

Finansutskottet påminner vidare om att riksdagens beslut om beräkningen av inkomsterna på statens budget är en del i det s.k. rambeslutet, där också beslutet om ramarna för samtliga utgiftsområden ingår. Rambeslutet innebär att riksdagen genom ett och samma beslut tar ställning till samtliga utgiftsramar och till inkomstberäkningen. Finansutskottet framför att det är viktigt att riksdagen håller fast vid de intentioner som fanns i Riksdagsutredningens förslag vid reformeringen av budgetprocessen och vid ambitionen att koordinera budgetens inkomst- och utgiftssidor.

Finansutskottet pekar på att de motionsförslag som är aktuella är formulerade som tillkännagivanden till regeringen om att göra vissa ändringar i bolagsordningen för SJ och Green Cargo. Förslagen är inte tidsbestämda. Finansutskottet framför att ändrade avkastningskrav och vinstutdelningsprinciper påverkar statsbudgetens inkomster. Finansutskottet menar därför att

sådana förändringar, i den mån de påverkar inkomsterna för budgetåret, bör beaktas i inkomstberäkningen inom ramen för den årliga budgetprocessen.

Finansutskottet betonar att statliga bolags avkastningskrav inte i första hand ska ses utifrån ett budgetpolitiskt perspektiv utan utifrån perspektivet att de statligt ägda företagen ska styras på ett sådant sätt att den långsiktiga värdeutvecklingen för bolagen blir den bästa möjliga. Finansutskottet framför att detta är särskilt viktigt då de statligt ägda bolagen representerar stora ekonomiska värden, vilket ställer krav på en väl utformad och professionell styrning av bolagen, med en klar ansvarsfördelning mellan ägaren och bolagen. Finansutskottet framför att konkurrensutsatta statligt ägda bolag inte bör ges en särställning på de marknader där de är verksamma utan bör omfattas av normala strikta konkurrensregler, där väl avvägda avkastningskrav upprätthålls, för att skapa så jämlika förutsättningar för alla aktörer som möjligt. Med anledning av motionsförslag om att ändra SJ:s avkastningskrav lyfter finansutskottet vidare fram att det i så fall skulle behöva utredas hur sänkta avkastningskrav skulle förhålla sig till gällande statsstödsregler. Finansutskottet påminner om att Sverige, som en öppen exportberoende ekonomi, har all anledning att värna en strikt tillämpning av reglerna om statsstöd, för att främja god konkurrens.

Finansutskottet pekar vidare på att den nya budgetprocessen, med bl.a. användningen av rambeslutsmodellen i riksdagen, har varit en starkt bidragande faktor till den goda utvecklingen av de offentliga finanserna sedan mitten av 1990-talet.

Utskottets ställningstagande

I budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 24 s. 70) framhåller regeringen att staten är en av Sveriges största bolagsägare. De statliga bolagen representerar stora värden och är sammantaget en av Sveriges största arbetsgivare. Mot den bakgrunden delar utskottet den uppfattning som regeringen för fram i budgetpropositionen om att staten har ett stort ansvar att vara en aktiv, professionell och ansvarsfull ägare. Utskottet välkomnar därför också att det inom Regeringskansliet pågår en översyn för att säkerställa att alla bolag som sorterar under Finansdepartementet har relevanta ekonomiska mål. Utskottet har fått veta att arbetet med att se över SJ AB:s ekonomiska mål har påbörjats inom Finansdepartementet.

Statsrådet Peter Norman har i interpellationsdebatt (2010/11:94) framhållit att verksamheten i SJ AB bedrivs i aktiebolagsform och att bolaget bedriver affärsverksamhet. Ministern underströk följaktligen att det är styrelsen och ledningen som ansvarar för operativa frågor och att ägarens inflytande utövas på bolagsstämman. Statsrådet framhöll att frågor om punktlighet, komfort och service till resenärerna ombord tillhör den operativa verksamheten. Ministern pekade också i sammanhanget på att SJ AB bedriver ett kontinuerligt kvalitetsarbete och betonade att ett konkurrens-

kraftigt utbud av tjänster samt nöjda kunder är en förutsättning för lönsamhet. När det gäller att se över vinstkravet på SJ AB konstaterades att bolaget i dag har ett marknadsmässigt avkastningskrav. Statsrådet framförde att ett frångående av krav på marknadsmässig avkastning kunde leda till statsstödsproblematik.

När det gäller SJ:s ekonomiska mål delar utskottet statsrådets uppfattning. Utskottet konstaterar att även näringsutskottet framhåller att det – mot bakgrund av bl.a. EU:s konkurrens- och statsstödsregler – är viktigt att de ekonomiska målen för SJ AB ligger på marknadsmässiga nivåer i jämförelse med befintliga och blivande konkurrenter. Utskottet vill vidare framhålla att finansutskottet anser att konkurrensutsatta statligt ägda bolag inte bör ges en särställning på de marknader där de är verksamma utan bör omfattas av normala strikta konkurrensregler, där väl avvägda avkastningskrav upprätthålls, för att skapa så jämlika förutsättningar för alla aktörer som möjligt. Med anledning av motionsförslag om att ändra SJ:s avkastningskrav lyfter finansutskottet fram att det i så fall skulle behöva utredas hur sänkta avkastningskrav skulle förhålla sig till gällande statsstödsregler och påminner om att Sverige, som en öppen exportberoende ekonomi, har all anledning att värna en strikt tillämpning av reglerna om statsstöd, för att främja god konkurrens.

Utskottet är inte heller berett att föregripa den aviserade översynen av SJ AB:s ekonomiska mål.

Utskottet vill även påminna om att i proposition 2002/03:86 om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB framhöll den dåvarande regeringen att SJ bör nå en soliditet på 30 procent och en avkastning på eget kapital om 13 procent. I propositionen framfördes att dessa nivåer var i linje med de krav ägaren ställt i samband med bolagiseringen och fortfarande kunde anses vara marknadsmässiga i jämförelse med befintliga och blivande konkurrenter. Näringsutskottet framförde bl.a. att staten agerar på motsvarande sätt som en privat investerare med en långsiktig syn på sitt ägande skulle ha agerat (2002/03:NU13). Samtidigt framhöll näringsutskottet även att avkastningskravet ska upprätthållas.

Med hänsyn till vad som sagts ovan om bl.a. pågående arbete avstyrks motionerna 2012/13:T236 (MP) yrkande 2 och 2012/13:T320 (V) yrkande 10.

Järnvägstrafikens reglering

Motionerna

I partimotion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framför motionärerna att borttagandet av SJ:s ensamrätt på stambanorna inte medför att järnvägens kapacitet nyttjas på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Utgångspunkten måste vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse av persontransporter på järnväg. Kortsiktiga ekonomiska perspektiv som minskar

möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan enligt motionärerna aldrig vara till gagn för samhället. I motionen konstateras att regeringens beslut att avreglera järnvägstrafiken missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Fler människor kommer att känna sig tvingade att ta bil eller flyg. Motionärerna föreslår därför i yrkande 3 att regeringen ska återkomma med ett förslag som innebär att SJ ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. I yrkande 8 konstaterar motionärerna att den interregionala järnvägstrafiken riskerar att slås ut eftersom SJ inte kan konkurrera med regionala trafikhuvudmän. Enligt motionärerna bör det i stället finnas ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. I yrkande 9 framför motionärerna att de när de kräver att SJ:s trafikerings- och företrädesrätt på länsgränsöverskridande sträckor ska återinföras även vill att SJ:s ägardirektiv ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

I motion 2012/13:T463 framför Adnan Dibrani m.fl. (S) att alltsedan 1988 har Statens Järnvägar successivt styckats upp i mindre delar med motiveringen att varje enskild del skulle fokusera på sitt affärsområde och därigenom göra verksamheten så effektiv som möjligt. Motionärerna konstaterar att resultatet inte blev det önskade. De lyfter fram tågunderhållet vintertid och konstaterar att tanken är att tågen ska avisas i Euromaints lokaler men att tågoperatörerna väljer att ha sina vagnar utomhus så mycket som möjligt eftersom Euromaint tar ut höga hyror. Motionärerna understryker att tågtrafiken fyller en viktig samhällsfunktion för person- och godstransporter och är viktig för att minska trafikens miljöbelastning. För att minska störningarna i tågtrafiken anför de att det är angeläget att man ser över möjligheterna till ett närmare samarbete eller eventuella sammanslagningar mellan SJ, Euromaint, Green Cargo och Trafikverket.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid tidigare tillfällen (senast i bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) framhållit att konkurrens bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Enligt utskottets mening bör det inte förekomma några monopol på marknaden som hämmar kommersiell utveckling. Utskottet har därför tidigare tillstyrkt regeringens förslag om att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt ska upphävas och att alla kommersiella tågoperatörer ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet. Enligt utskottets mening har harmoniseringen och anpassningen i Sverige skett stegvis och under reglerade former

med bl.a. successivt öppnande av olika marknader. Erfarenheterna av avregleringen är i huvudsak goda. Utskottet vill därför lyfta fram att det av Trafikanalys rapport Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken (rapport 2012:13) framgår att ökningen av utbudet av persontrafik på järnväg inte har åtföljts av motsvarande försämringar i fråga om regularitet och punktlighet för persontågen.

Under ärendets beredning har utskottet sammanträffat med SJ AB:s vd Christer Fritzon som bl.a. framhållit vikten av att branschen samarbetar och planerar för att få bästa kundnytta. Bland annat nämndes att företrädare för SJ AB och Trafikverket har täta möten i syfte att öka effektiviteten i systemet.

Utskottet vill även lyfta fram att ett samarbete mellan Trafikverket, Linköpings universitet, Blekinge tekniska högskola, Kungliga Tekniska högskolan, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Uppsala universitet och SICS Swedish ICT har inletts för att på sikt öka kapaciteten på spåren och göra tågen punktligare. I samarbetet ska man bl.a. titta på smartare metoder för operativ styrning av tågtrafiken som gör att spåren kan användas effektivare och att järnvägssystemet blir mindre känsligt för störningar.

Utskottet påminner samtidigt om att riksdagen hösten 2012 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation bör genomföras (bet 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Utskottet framförde att detta är en nödvändig åtgärd för att säkerställa att järnvägen utvecklas och förvaltas på bästa sätt. Enligt den information som utskottet har fått från Näringsdepartementet pågår för närvarande beredningen av riksdagens tillkännagivande.

Utskottet kan i sammanhanget också påminna om att det s.k. marknadsöppningsdirektivet, genom vilket marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg inom EU öppnas, ingår i kommissionens förslag till fjärde järnvägspaket. Enligt förslaget ska åtgärden leda till att konkurrenstrycket på de inhemska järnvägsmarknaderna höjs för att öka mängden persontrafik och förbättra kvaliteten på denna trafik. Riksdagen beslutade dock den 27 mars 2013 att utfärda ett motiverat yttrande till EU:s institutioner då förslaget bedömdes vara oförenligt med subsidiaritetsprincipen (utl. 2012/13:TU13, rskr. 2012/13:138).

Utskottet finner inte att det är motiverat med någon återreglering i enlighet med vad som efterfrågas i motionerna, och anser inte heller att det finns skäl att föregripa utredningens resultat och avstyrker därför motionerna 2012/13:T320 (V) yrkandena 3, 8 och 9 och 2012/13:T463 (S).

Europeisk järnvägssamordning

Motionen

I motion 2012/13:T289 framför Adnan Dibrani och Mattias Jansson (båda S) att det råder stor enighet om vikten av att kraftigt minska utsläppen av växthusgaser. Biltrafiken innebär att trängseln på vägarna runt om i Europa är svår, vilket förvärrar utsläppen men också leder till dyra och ineffektiva transporter för kunderna. Motionären menar att det därför är angeläget att betydligt mer godstrafik flyttas över från väg till järnväg. Järnvägen är dock dåligt utbyggd och utnyttjad om man ser på frågan ur ett EU-perspektiv. I motionen anges att det saknas samordning inom tågtrafiken. Motionärerna menar att det också finns många tekniska hinder i vägen, exempelvis olika spårvidd och elsystem vilket försämrar förutsättningarna för gränsöverskridande järnvägstransporter. Motionärerna anser vidare att förutsättningarna ur ett internationellt perspektiv måste bli bättre när det gäller såväl information som biljettbokning. Sverige bör därför verka för bättre samordning när det gäller persontrafiken inom EU. Vidare bör Sverige enligt motionärerna aktivt driva frågan om en gemensam järnvägs-politik och en gemensam teknisk standard på järnvägarna i Europa.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av det aktuella motionsförslaget kan utskottet konstatera att det sedan tidigt 1990-tal inom EU pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Järnvägstransporter över gränserna hindras idag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät, som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. Det s.k. driftskompatibilitetsdirektivet syftar i huvudsak till att genom teknisk harmonisering och ömsesidigt erkännande av nationella tekniska regler underlätta för gränsöverskridande trafik genom att skapa en driftskompatibel och säker europeisk järnväg. Direktivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen och förordningar och föreskrifter meddelade med stöd av den. I direktivet anges vidare att det ska tas fram tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som anger vad som krävs för att uppfylla de väsentliga krav som finns angivna i direktivet. Specifikationerna delas in i olika delsystem, t.ex. trafikstyrning och signalering, infrastruktur och energi. Kommissionen har inom ramen för det fjärde järnvägspaketet kommit med ett nytt förslag till driftskompatibilitetsdirektiv.

Europeiska järnvägsbyrån (ERA) driver utvecklingen av driftskompatibilitetsfrågor. Enligt den information utskottet har fått deltar Transportstyrelsen aktivt i ERA:s arbete om korsacceptans, godsvagnar, drift och trafikledning osv.

Utskottet vill även lyfta fram att det inom EU har tagits beslut om att införa ett standardiserat trafikstyrningssystem på EU:s järnvägar, ERTMS. Syftet med ERTMS är att det ska bli enklare att köra tåg över landsgränser.

Det bör även nämnas att det inom EU har beslutats om en förordning som trädde i kraft i november 2010 om att skapa nio godskorridorer i ett europeiskt järnvägsnät. Sverige berörs av en av godskorridorerna, sträckan Stockholm–Malmö–Köpenhamn–Hamburg–Innsbruck–Verona–Palermo, vilken ska vara klar för trafik den 15 november 2015. Syftet med godskorridorerna är att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. För respektive korridor ska de berörda medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna bl.a. definiera ett ramverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren.

I motionen efterlyses vidare bättre förutsättningar vad gäller information och biljettbokning. Utskottet anser att det i första hand är branschens ansvar att utveckla sådana system. Utskottet påminner om att marknaden för internationell persontrafik numera är avreglerad i EU, vilket innebär att olika företag har möjlighet att på marknadsmässiga villkor utveckla gränsöverskridande persontrafik. För järnvägsföretagen kommer enligt utskottets mening avregleringen och utvecklingen av järnvägsmarknaden att innebära att branschens aktörer blir effektivare och kan erbjuda resenärerna bättre kvalitet och tjänster. Utskottet vill även påminna om att det finns bestämmelser om reseinformation och bokningssystem i förordning (EG) 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Mot den bakgrunden ser utskottet framför sig att ett gemensamt europeiskt biljettsystem kan komma att utvecklas inom EU i enlighet med vad som efterfrågas i motionen.

Utskottet vill även lyfta fram att Trafikverket deltar i projektet ON-Time (Optimal Networks for Train Integration Management across Europe), vars syfte är att branschens aktörer genom partnerskap ska åstadkomma förbättrat trafikflöde och minskade förseningar. I projektet, som pågår fram till december 2014, ingår bl.a. infrastrukturförvaltare från Storbritannien, Tyskland, Italien och Frankrike. Inom projektet utförs forskning om exempelvis förbättrade metoder för tidtabellsplanering.

Mot bakgrund härav avstyrker utskottet motion 2012/13:T289 (S).

Ansvar för järnvägsstationer m.m.

Utskottets förslag i korthet

Med hänsyn till vidtagna och pågående initiativ avslår riksdagen motionsförslag om bl.a. ändrat ägaransvar för järnvägsstationer, verkstäder och depåer.

Jämför reservationerna 6 (S) och 7 (MP, V).

Motionerna

I partimotion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framförs i yrkande 5 att regeringen bör utreda behovet av förändringar när det gäller omfattningen och ägandet av verkstäder och depåer. Motionärerna menar vidare att det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. De anser att stationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet och ser ingen anledning att ha ett bolag som Jernhusen, vars enda syfte är att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Enligt motionärernas mening kan detta leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. I yrkande 6 framförs därmed att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket. I yrkande 7 anser motionärerna att Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer i anslutning till tågstationer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten.

I kommittémotion 2012/13:T477 yrkande 7 anför Anders Ygeman m.fl. (S) att det är viktigt att Jernhusen tydligt fokuserar på tågresenärens upplevelse och utvecklar depåer och kombiterminaler för innovativa och hållbara logistiklösningar. Det är även viktigt att samarbetet mellan Jernhusen, SJ AB, Green Cargo och andra aktörer inom järnvägssystemet utvecklas och tydliggörs i syfte att få tydligt fokus på resenärernas reseupplevelse och effektiva samt hållbara godstransporter, menar motionärerna.

Utskottets ställningstagande

I maj 2000 godkände riksdagen att verksamheten vid affärsverket Statens järnvägar skulle överföras till ett aktiebolag (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238). Målet med bolagiseringen var att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga intressenter på marknaden och garantera kunderna en god och prisvärd service, samtidigt som en marknadsmässig avkastning ges på ägarens kapital. För Jernhusen innebär detta att på kommersiella villkor tillgodose resenärers behov av ändamålsenliga stationer och tågoperatörers behov av verkstäder.

I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2009/09:35) förtydligas Jernhusens uppdrag i syfte att klargöra att bolagets fastighetsinnehav ska användas för att främja effektiviteten i järnvägs- och transportsektorn inom ramen för en förvaltning på affärsmässig grund. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill också framhålla att i propositionen om en ny Kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200) har regeringen aviserat att den avser följa frågan om ansvar för, tillgång till och prissättning för hållplatser och bytestpunkter för att kunna vidta åtgärder som säkerställer en tillfredsställande upplåtelse av denna typ av infrastruktur.

Utskottet välkomnar även att Trafikverket i december 2012 tog fram en handbok som syftar till att Trafikverkets stationer ska bli bättre utformade, mer funktionella och effektivare för resenärerna. Stationshandboken ska vara till hjälp vid planering, utformning och förvaltning av stationen. I handboken behandlar man flera områden för att utveckla kunskapen om på vilket sätt och vad som krävs för att stationerna ska fungera bättre och bli attraktivare, bl.a. hur en station kan utformas för att bli effektiv, funktionell, enkel att röra sig och hitta i, smidig vid byten, komfortabel vid väntan och användbar för alla resenärer.

Utskottet har vidare fått veta att Jernhusen kommer att ta en större roll i Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik och bidra till arbetet med att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Företrädare för Jernhusen har uttalat att de vill utveckla stationer och underhållsdepåer i samarbete med branschen och på så sätt skapa en enhetlig och positiv upplevelse för resenärerna.

Utskottet vill i sammanhanget också erinra om att riksdagen hösten 2012 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation bör genomföras. Utskottet framförde att det är en nödvändig åtgärd för att säkerställa att järnvägen utvecklas och förvaltas på bästa sätt. Enligt uppgift från Näringsdepartementet pågår beredning av riksdagens tillkännagivande.

När det gäller motionsförslaget om att Trafikverket ska få ett särskilt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer vill utskottet lyfta fram vikten av att kvinnor och män ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning och att deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Ett jämställt transportsystem är en central aspekt av funktionsmålet i målstrukturen för transportpolitiken. Utskottet välkomnar därför att det av budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) framgår att Trafikverket har delfinansierat investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar i syfte att göra kollektivtrafiken mera tillgänglig, attraktiv, trygg och säker. Under 2011 uppgick den statliga medfinansieringen till totalt 566 miljoner kronor. Som exempel på investeringar nämns säkra gångpassager.

Med hänsyn till pågående arbete och beredning avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T320 (V) yrkandena 5–7 och 2012/13:T477 (S) yrkande 7.

Resenärsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika resenärsfrågor. Utskottet konstaterar att syftet med reformerna under senare år på järnvägs- och kollektivtrafikmarknaderna bl.a. har varit att skapa förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum. Utskottet lyfter även fram de initiativ som har tagits av myndigheterna och branschen.

Jämför reservation 8 (MP, V).

Motionerna

I motion 2012/13:T207 konstaterar Roger Haddad (FP) att fler väljer att resa med tåg och att regeringen bör fortsätta att stimulera detta på olika sätt. Utöver satsningar på kapacitetsinsatser, fler tåg och direkt underhåll krävs bättre information till resenärerna. Enligt motionären finns det fortfarande stora brister i hur informationen fungerar vid inställda tåg, förseningar eller andra händelser som bidrar till att tågen inte kommer och går i tid. Motionären framför att detta inte är acceptabelt då resenärerna är beroende av god och snabb information och förväntar sig att operatörerna tillhandahåller detta. Motionären anser att regeringen som uppdragsgivare till olika statliga myndigheter och bolag inom detta område kan ställa tuffare krav i sina regleringsbrev och instruktioner. Riksdagen bör mot den bakgrunden tillkännage för regeringen behovet av nya initiativ och tydligare åtgärder när det gäller information till tågresenärer.

I motion 2012/13:T236 framför Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 5 att det måste vara enkelt att boka biljetter. I motionen anføres att det ska finnas en nationellt samordnad biljettbokning där samtliga operatörer är med. Vidare ska det finnas ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige. Motionärerna menar också att de olika aktörerna ska tvingas att samarbeta för resenärernas bästa vid förseningar. I motionen framförs att regionala tåg- och bussanslutningar passar dåligt med SJ:s tågavgångar då ingen samordnar detta. I yrkande 6 framför därför motionärerna att Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag att samordna och prioritera de olika operatörernas tidtabeller för att undvika förseningar och få plats med så många tåg som möjligt på spåren.

I partimotion 2012/13:T320 yrkande 11 framför Jonas Sjöstedt m.fl. (V) att ett resanderåd bör skapas. Resanderådet ska ha i uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar. Bakgrunden till yrkandet är den försämring av informationen och överblickbarheten som motionärerna anser att de senaste årens ökning av antalet operatörer på spåren har lett till.

I motion 2012/13:T321 av Jan Lindholm (MP) anges i yrkande 1 att det bör införas ett enhetligt biljettsystem. Det skulle kunna utformas som en struktur som innebär en relation till resenären men som sedan kan tillåta många utförare på olika nivåer bakom ett gränssnitt. Motionären menar att det vore ännu bättre om ett sådant biljettsystem kunde omfatta all kollektivtrafik, inklusive den på väg. I yrkande 2 framförs att periodkort och årskort ofta är en gåva för yrkespendlaren. Det är praktiskt, enkelt och oftast mycket prisvärt. En förutsättning är dock att pendlaren bor och arbetar inom ett s.k. trafikområde. I motionen framförs att det kan bli stora problem om jobbresan passerar en gräns mellan olika länstrafikutövare. Det kan resultera i att man tvingas köpa två periodkort, vilket kan leda till att bilen blir ett alternativ. I motionen anges även att det finns yrkesgrupper som inte har sin arbetsplats på samma ställe utan flyttar runt. Det är således inte självklart att arbetsmarknadsregioner för den enskilde sammanfaller med den regionindelning som trafikutbudet erbjuder. Motionären yrkar därför att regeringen borde ta initiativ till en förhandling mellan samtliga länstrafikhuvudmän och trafikutövare om att införa yrkespendlingskort som inte är låsta för pendling inom ett trafikområde. I yrkande 3 framför motionären att den nuvarande lotteriliknande prissättningen för tågresor måste ändras så att det är förutsägbart vad en resa kostar. Många resenärer väljer bilen eftersom de vet vad bränslet kostar, men omöjligt kan förutse vad tågbiljetten kommer att kosta. Regeringen bör därför enligt motionären i egenskap av ägare till SJ ge tydliga direktiv om att prismodellen måste förändras så att det är förutsägbart vad en resa kostar.

I motion 2012/13:T504 framför Valter Mutt (MP) att Sverige jämfört med många andra länder har ovanligt snåla rabatter för ålderspensionärer på fjärrtågen. Enligt motionären finns det en risk att detta leder till ett fattigare liv för dem – kulturellt, mänskligt och ekonomiskt. Generösa pensionsrabatter på fjärrtågen underlättar för människor att leva ett aktivt liv högt upp i åren, vilket får ses som en synnerligen god samhällsekonomisk investering. Motionären anser därför att regeringen bör tillsätta en snabbutredning med uppdrag att ta fram förslag på utökade rabatter för ålderspensionärer på fjärrtågen.

I motion 2012/13:T505 yrkande 8 framför Annika Lillemets m.fl. (MP) att ett sätt att minska behovet av flygresor är att skapa bekväma och prisvärda nattågsförbindelser. Men det förutsätter enligt motionärerna att förse-ningarna minskas till ett minimum och att vagnarna är i toppklass. Motionärerna konstaterar att det i dag inte finns någon operatör som köper in nya ligg- och sovvagnar i Sverige, utan operatörerna kör med SJ:s gamla vagnar som beställdes under 1980-talet. Det råder dessutom brist på liggvagnar. Motionärerna framför att i Finland där trafiken inte är avreglerad på samma sätt som i Sverige har staten nyligen beställt en ny generation sovvagnar. En satsning på nya sovvagnar kan enligt motionärerna kombineras med en rekommendation att statliga och kommunala tjänstere-sor över 70 mil ska ske genom flyg en väg och nattåg andra vägen.

Motionärerna menar vidare att inga reseavdrag bör få göras för flyg på korta sträckor där det finns tågförbindelser. I yrkande 14 framför motionärerna att regeringen bör arbeta för direkta tågförbindelser och enkel prisvärd bokning för tåg till de största destinationerna i Europa.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis instämma med motionärerna i att utvecklingen av system som underlättar för resenärer och ett tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem för alla är av stor betydelse. Utskottet vill mot denna bakgrund framhålla att syftet med reformerna under senare år på järnvägs- och kollektivtrafikmarknaderna bl.a. har varit att skapa förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum. Genom en mer funktionsenlig befo-genhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning ökar förutsättningarna för att aktörerna ska kunna fokusera på sin kärnverksamhet – kundnytta. Reformen på kollektivtrafikområdet bidrar även till ökade möjligheter till samordning och på så sätt förbättringar för resenären.

Utskottet vill även lyfta fram de regler om resenärsrättigheter som har tagits fram på EU-nivå. Genom dessa ges ytterligare incitament för aktörerna att sätta resenären i centrum.

Med anledning av motionen om resanderåd kan nämnas att utskottet tidigare har behandlat frågor om detta, senast i betänkandet 2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247). Utskottet har då bl.a. anfört att det i syfte att säkerställa dagens samverkan och för att driva på en vidare utveckling på en avreglerad marknad sannolikt krävs ett visst ökat statligt engagemang och att staten ställer krav på samverkan utifrån ett uttalat resenärsperspektiv. Utskottet välkomnade därför att Transportstyrelsen med stöd av bemyndigande i kollektivtrafiklagen har tagit fram föreskrifter och allmänna råd för att förbättra trafikantinformationen och göra det rimligt lätt för resenären att hantera en situation där det finns flera säljare på marknaden. Av Transportstyrelsens allmänna råd framgår att uppgifterna ska lämnas till Samtrafiken som därefter samlar uppgifterna i reseplaneraren Resrobot. Utskottet anser att det är positivt med denna typ av frivilliga lösningar för att ur ett resenärsperspektiv skapa en bra samordning.

Bland andra initiativ för att förbättra resenärsinformationen kan bl.a. nämnas Trafikverkets satsning på bättre trafikinformation till resenärer och godstransportörer genom t.ex. nya mätmetoder som ger säkrare prognoser, stärkt uppföljning, särskilda åtgärder vid större stationer, reservdelshållning av utrustning för trafikinformation, automatiska högtalarutrop för jämnare kvalitet, samverkan med entreprenörer och järnvägsföretag och inrättandet av en riksoperativ chef för trafikinformation.

I samband med ärendets beredning sammanträffade utskottet med SJ AB:s vd Christer Fritzson som bl.a. förde fram att det även inom SJ AB pågår ett arbete med att förbättra kundinformationen.

När det gäller motionsförslagen om gemensamma biljettsystem har utskottet tidigare framfört (senast i bet. 2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247) att det i första hand är branschens ansvar att utveckla ett gemensamt system för bokning, betalning och distribution av biljetter. Utskottet är dock positivt till att regeringen har uttryckt att den noga kommer att följa utvecklingen inom området och vid behov vidta åtgärder. Regeringen har också framhållit i proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag att den i händelse av att ett samordnat betalsystem inte uppkommer på annat sätt avser att återkomma med förslag till lagstiftning om bl.a. krav på anslutning till ett gemensamt system. Utskottet vill mot den bakgrunden även lyfta fram att Fördubblingsprojektet har initierat utredningen framtidens betallösningar. En handlingsplan har inom ramen för denna tagits fram för att steg för steg kunna utveckla gemensamma betallösningar inom kollektivtrafiken. Utskottet är positivt till detta. En del i projektet är att föra diskussioner med bankerna i syftet att så snart som möjligt kunna eliminera behovet av kontanthantering på fordon och snabba upp kortbetalningarna. Övriga delprojekt inom betallösningar är att under våren 2013 ta fram en handbok som ger stöd och råd när det gäller gemensamma biljetter och regionala interoperabla betallösningar, att noggrant följa den internationella utvecklingen samt att till 2014 ta fram funktionskrav och regelverk för utveckling av interoperabla betalsystem.

I sammanhanget vill utskottet också lyfta fram att Samtrafiken bl.a. möjliggör kombinationer av olika trafikföretag och färdmedel på en och samma biljett, en s.k. Resplusbiljett, samt att Svensk Kollektivtrafik och ett antal aktörer inom kollektivtrafikens område har tagit initiativ till företaget Resekortet i Sverige AB. Företaget samordnar utvecklingen av biljett- och betalsystem för köp av resor med kollektivtrafiken i Sverige. Målet är att det ska bli möjligt att använda sitt Resekort som betalmedel för resor hos andra trafikhuvudmän och operatörer än hos den där kortet är utställt. Det ska också bli betydligt enklare att utforma samarbeten mellan olika trafikhuvudmän och operatörer då alla använder samma plattform som bas för betalsystemen.

Av Trafikanalys rapport Utvärdering av marknadsöppningen i kollektivtrafiken (2012:13) framgår att när det gäller tågresor är det nu vanligt med differentierade priser när det gäller efterfrågan och inköpsställe. SJ:s priser kan således variera med 700 procent mellan det högsta och lägsta kilometerpriset på X2000. Av rapporten följer att detta är ett system som har utvecklats sedan början av 1990-talet med olika rabatter, röda avgångar och just-nu priser. I samband med ärendets beredning sammanträffade utskottet den 19 mars 2013 med SJ AB:s vd Christer Fritzon. Från SJ:s ledning klargjordes då att SJ arbetar med differentierade priser i en s.k. efterfrågemodell för att varje tåg ska ha en så hög beläggning som möjligt. SJ AB:s vd förde fram att en sådan prismodell gynnar resenärerna och medför ett effektivare sätt att utnyttja järnvägens kapacitet.

När det gäller motionsförslaget om nattågstrafik vill utskottet framföra att Trafikverket har tecknat förnyat kontrakt för övre Norrland (Stockholm-Narvik) med SJ Norrlandståg. Det nya avtalet innebär att det varje dag ska gå tåg med rullstolslyft och att restiderna blir kortare än i dag genom att tågen går via Ådalsbanan och Botniabanan. Det blir således två nattåg i varje riktning varje dygn. Nattågen kommer att gå efter Norrlandskusten via Ådalsbanan och Botniabanan upp till Umeå och sedan vidare via Stambanan och Malmbanan. Fem restaurangvagnar renoveras och totalt 15 vagnar kommer att vara utrustade med rullstolslyft så att det varje dag går tåg anpassade för rullstolsburna resenärer.

Med hänsyn till vad som ovan anförts avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T207 (FP), 2012/13:T236 (MP) yrkandena 5 och 6, 2012/13:T320 (V) yrkande 11, 2012/13:T321 (MP) yrkandena 1–3, 2012/13:T504 (MP) och 2012/13:T505 (MP) yrkandena 8 och 14.

Allmänna utgångspunkter för kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förändrade utgångspunkter för kollektivtrafiken. Utskottet är övertygat om att konkurrens främjar attraktivitet och effektivitet inom kollektivtrafiken. Utskottet lyfter vidare fram pågående utveckling inom kollektivtrafikbranschen liksom uppföljning och utvärdering av kollektivtrafiklagen som görs av Trafikanalys och Transportstyrelsen.

Jämför reservationerna 9 (V) och 10 (S, MP, V).

Bakgrund

Lagen om kollektivtrafik

Riksdagen antog en ny lag om kollektivtrafik (2010:1065) i juni 2010. Lagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Den nya kollektivtrafiklagen innebär en modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen och en anpassning till EU:s regelverk på området.

Med den nya lagen kan kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg fr.o.m. den 1 oktober 2010. Med den nya lagen avskaffas även den begränsning som har hindrat kommersiella bussföretag från att bedriva lokal och regional kollektivtrafik.

Vidare har trafik huvudmannen i respektive län ersatts med en regional kollektivtrafikmyndighet. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet definieras till att gälla regional kollektivtrafik, med vilket menas arbetspendling och annat vardagsresande. Inom ramen för denna befogenhet får två eller flera kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län fritt komma överens om att gemensamt besluta om länsgränsöverskridande regional kollektivtrafik. Kollektivtrafiklagen innebär således att det blir lättare för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att organisera trafik över länsgränser då den tidigare gällande länsgränsrestriktionen avskaffas. Trafikförsörjningsplanen har ersatts av ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet medför en skyldighet att samråda med motsvarande myndigheter i angränsande län, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv, organisationer och i vissa fall kommuner. Av programmen ska bl.a. framgå behovet av regional kollektivtrafik i länet, mål för kollektivtrafikförsörjningen, såsom miljöskyddande åtgärder och anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behovet hos personer med funktionsnedsättning, vilken trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet.

EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning (förordning (EG) nr 1370/2007), är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt samt på väg. Medlemsstaterna får själva välja att tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten. EU:s kollektivtrafikförordning reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafikjänster av allmänt intresse som bl.a. är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Syftet med förordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. Skälet för detta är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas. I kollektivtrafikförordningen definieras allmän trafikplikt som ”de krav som behöriga myndigheter definierar eller fastställer för att sörja för sådan kollektivtrafik av allmänt ekonomiskt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”. För att öka öppenheten och insynen i hur motprestationer bestäms anges i förordningen att när en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag ensamrätt eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik. I ett avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafik-

företaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses. Avtalet ska vidare i förväg och på ett objektivt sätt fastställa de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. I avtal om allmän trafik ska man vidare fastställa hur kostnaderna och intäkterna ska fördelas, löptiden för avtalet osv. Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets karaktär. Är det fråga om ett tjänstekontrakt ska tilldelning ske enligt försörjningsdirektivet. Om avtalet i stället utgörs av en tjänstekoncession eller järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik ska tilldelning ske enligt kollektivtrafikförordningen.

Branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik

I början av 2008 inledde kollektivtrafikbranschen ett samarbete som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla resandet med kollektivtrafiken fram till 2020 och på lite längre sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Bakom denna s.k. partnersamverkan för fördubbling av kollektivtrafiken står Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket. Utgångspunkten för samarbetet är den enighet som finns inom branschen om behovet av ett nytt förhållningssätt inom kollektivtrafiken samt den problembild som gavs i dåvarande Vägverkets och Banverkets rapport Koll framåt. Den affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik som parterna tillsammans har tagit fram vilar på en gemensam vision och en gemensam värdegrund med följande hörnstenar.

- En tydlig målstyrning från statens, regionernas, kommunernas och landstingens sida inklusive mål för miljö och sysselsättning.
- Ökad mångfald i utbudet av trafik och valfrihet för resenärerna.
- Ökade förutsättningar för att utveckla den trafik som bedrivs på kommersiella grunder.
- Utvecklade former för beställning av trafik som inte kan bedrivas på företagsekonomiska grunder.
- Ökad affärsmässig frihet för trafikföretagen att kundorientera verksamheten och skapa värde för resenärerna.
- Utvecklade former för samverkan mellan olika transportslag, aktörer och över geografiska gränser inom ramen för större arbetsmarknadsregioner.
- En offentlig finansieringsmodell som stimulerar till ökat resande och ökad effektivitet inom kollektivtrafiken.
- En modern lagstiftning som skapar förutsättningar för en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel.
- Utvecklade modeller för uppföljning av kollektivtrafikens leveranskvalitet utifrån ett resenärs- och hållbarhetsperspektiv.

Inom ramen för fördubblingsprojektet pågår en mängd olika aktiviteter och projekt, t.ex. kunskapslyft, branschgemensamt kundlöfte, rekommendationer och redskap för utvecklingsarbete samt spridning av goda exempel. Fördubblingsprojektet har bl.a. tagit fram en rekommenderad avtalsprocess och en rapport om branschgemensamma kundlöften. Vidare pågår projekt om den framtida betallösningen och samordnade informationssystem.

Några uppgifter om kollektivtrafiken

Trafikanalys har i uppdrag att ta fram statistik om kollektivtrafik. Av rapporten Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2011 (rapport 2011:9) framgår bl.a. följande. Av resandet inom Sverige på väg, järnväg och sjö utgör kollektivtrafiken i dag 18 procent av alla personkilometer. Det totala resandet (exklusive flyg) i kilometer har nästan sexfaldigats sedan 1950-talet, vilket har inneburit att kollektivtrafikens relativa betydelse har minskat, mätt både i personkilometer och som andel av resandet, sett över denna långa period. Under de senaste tio åren har dock resandet med kollektivtrafik ökat både i absoluta tal och som andel av det totala resandet. Antalet kollektivtrafikresor per invånare har under perioden således ökat med 12 procent eller från 122 till 137 resor per invånare och år. Statistiken för år 2010 pekar på samma uppåtgående trend. Mellan år 2009 och 2010 ökade resandet i Sverige med 3 procent, och under det senaste decenniet har resandet med den lokala och regionala kollektivtrafiken ökat med 19 procent, från 1 078 miljoner resor till 1 287 miljoner. Resandet med buss ökade tydligast under 2010, med 21 miljoner resor, vilket är över hälften av den totala ökningen av kollektivtrafikresorna i Sverige. Spårvägsresor ökade med 7 miljoner resor, tågresandet ökade med 5 miljoner resor och tunnelbaneresandet ökade med 3 miljoner resor jämfört med föregående år.

Av den s.k. kollektivtrafikbarometern (årsrapport från 2012) som tas fram av Svensk kollektivtrafik framgår bl.a. följande. En av fem resor sker med kollektivtrafik. Av kvinnors resor sker knappt en av fyra med kollektivtrafik. Männens resor med kollektivtrafik har ökat mellan 2011 och 2012, från 17,70 procent till 19,70 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel beräknades 2012 till 25,9 procent, vilket är en liten ökning jämfört med 2011. Marknadsandelen varierar stort mellan olika län, och i Stockholm är den 50,40 procent medan den i Dalarna är 8,20 procent. Av kollektivtrafikbarometern följer att storstadslänen är de som har störst marknadsandel, och det är också i dessa län som kollektivtrafiken upplevs vara mest relevant.

Upprivning av kollektivtrafiklagen

Motionen

I partimotion 2012/13:T320 yrkande 12 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framförs att det inte finns internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom visar det sig att de länder som lyckas bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer. Motionärerna yrkar därför att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken ska därför vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Riksdagen har tidigare godkänt regeringens propositioner om en ny Kollektivtrafiklag (bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379) och om Kompletteringar av kollektivtrafiklagen (2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247). Utskottet är fortfarande av den uppfattningen att konkurrens, på en väl fungerande marknad, leder till snabb förnyelse, prispress och till att samhällets resurser används på ett effektivt sätt. Utskottets uppfattning är att marknadsöppningen kommer att leda till ett större och mer varierat utbud och därmed också till ett ökat resande med kollektivtrafik.

Utskottet vill även lyfta fram att ett syfte med den nya kollektivtrafiklagen är att stärka det offentligas arbete med kollektivtrafiken såsom införandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter, bestämmelser om trafikförsörjningsprogram osv.

I sammanhanget kan nämnas att den första kommersiella busslinjen som har anmälts och godkänts av Regionala kollektivtrafikmyndigheten i enlighet med den nya kollektivtrafiklagen går i Stockholmsregionen mellan Nacka och Kista. Busslinjen är ett komplement till den vanliga kollektivtrafiken och togs fram med utgångspunkt i behov och önskemål av resenärerna. Enligt uppgift visar en mätning att 38 procent av resenärerna tidigare tog bilen till jobbet. Av Trafikanalys rapport Utvärderingar av marknadsöppningar i kollektivtrafiken (rapport 2012:13) framgår att det finns ytterligare exempel på denna typ av trafik som kompletterar det existerande utbudet, men det finns enligt Trafikanalys inte någon ny trafik som direkt konkurrerar med det existerande utbudet.

Utskottet vill även lyfta fram att initiativ har tagits för att utveckla kollektivtrafiken. Som exempel kan nämnas det arbete som pågår inom kollektivtrafikbranschen, såsom partnersamverkan för fördubbling av kollektivtrafiken. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla resandet med kollektivtrafiken fram till 2020 och på lite längre sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Inom ramen för partnersamverkan har det bedrivits en rad projekt som mynnat ut i bl.a. vägledning kring avtalsprocessen, regionala trafikförsörjningsprogram osv.

Mot bakgrund av att utskottet är övertygat om att konkurrens inom kollektivtrafiken främjar attraktivitet och effektivitet samt med hänsyn till den pågående utvecklingen inom kollektivtrafikbranschen avstyrker utskottet motion 2012/13:T320 (V) yrkande 12.

Utvärdering av kollektivtrafiklagen

Motionerna

I motion 2012/13:T303 anför Erik A Eriksson (C) att Stockholms lokaltrafik (SL) har beslutat att införa pendeltågstrafik till Arlanda i direkt konkurrens med de privata aktörer som bedriver tåg- respektive busstrafik mellan Stockholms City och Arlanda flygplats. Motionären menar att konkurrens mellan olika aktörer och olika färdsätt i grunden är positivt och något som landets resenärer i förlängningen tjänar på. Enligt motionären visar underlagen till SL:s beslut att införa pendeltågstrafik till Arlanda att nivåerna på biljettpriserna inte är satta utifrån vad resetrafiken kostar, utan utifrån en rimlighetsnivå för att framstå som konkurrensmässiga jämfört med de konkurrerande privata aktörerna. Motionären menar att en sådan användning av skattemedel för att erhålla konkurrensfördelar på en fri marknad som fungerar i dag står i direkt konflikt med andemeningen i den nya kollektivtrafiklagen. SL:s verksamhet omfattas troligen också av konkurrenslagens regler om konkurrensbegränsande verksamhet, menar motionären. Motionären framför att genom att skattesubventionera biljetter på en fungerande marknad skapar man en snedvriden och orättvis konkurrens och riskerar att konkurrera ut de privata alternativen som driver verksamhet utifrån rent kommersiella villkor. I motionen yrkas därför att regeringen bör analysera effekterna av den nya kollektivtrafiklagen och i den mån det behövs återkomma med förslag som säkerställer att offentliga aktörer inte bedriver skattesubventionerad verksamhet som äventyrar fri konkurrens på fungerande marknader.

I partimotion 2012/13:320 yrkande 13 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) konstateras att det under senare år har genomförts en rad utredningar inom kollektivtrafikområdet, men p.g.a. olika ingångsvärden har man kommit fram till olika slutsatser kring kollektivtrafikens utveckling. Motionärerna menar att det inte finns behov av någon mer omfattande utredning men att det däremot behöver genomföras en snabbutredning med en mer konklude-

rande översyn i huvudsak byggd på tidigare utredningsmaterial och med målet att fördubbla kollektivtrafikens andel av antalet resor till 2020. Översynen skulle enligt motionärerna även behöva presentera hur kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, vilka möjligheter det finns att samla den särskilda kollektivtrafiken som sjuk- och färdtjänstresor inom samma lagstiftning samt belysa hur en bättre överensstämmelse mellan de funktionella arbetsmarknadsregionerna och de administrativa regionerna (länen) skulle kunna stärka kollektivtrafiksystemet.

I kommittémotion 2012/13:477 yrkande 14 av Anders Ygeman m.fl. (S) konstaterar motionärerna att den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2012. För att säkerställa en sammanhållen och effektiv kollektivtrafik anser motionärerna att det är viktigt att det senast 2014 görs en utvärdering av den nya lagen.

Utskottets ställningstagande

Det är angeläget att kollektivtrafikmarknaden utvecklas så att den svarar mot de transportpolitiska mål och principer som riksdagen har antagit. Det innebär bl.a. att kollektivtrafiklagstiftningen ska skapa förutsättningar för att öka det kollektiva resandet och kunna anpassas efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Ett ökat kollektivt resande bidrar till en miljömässigt hållbar utveckling i hela landet men också till ökad trafiksäkerhet och mindre trängsel. Utskottet vill mot den bakgrunden framhålla att utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av att följa upp och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen för att säkerställa att den faktiskt verkar i avsedd riktning och bidrar till att genomföra transportpolitiken.

Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att Trafikanalys i mars 2011 har fått regeringens uppdrag att utvärdera effekterna av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Uppdraget ska redovisas till regeringen årligen och slutrapporteras 2014. Trafikanalys lämnade i december 2011 en första rapport. Den beskriver hur kollektivtrafiken har utvecklats fram tills i dag, de förberedelser som pågår inför reformerna samt något om förutsättningar och hinder för reformernas lyckosamma genomförande. I december 2012 lämnade Trafikanalys ytterligare en rapport. Av rapporten framgår bl.a. att Trafikanalys har låtit ta fram en modell som gör det möjligt att följa hur kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning utvecklas över tiden. Modellen beaktar alla moment i en resa, inkluderar alla trafikslag och följer både långväga och lokala/regionala färdmedel. I rapporten anges att en första undersökning planeras under 2013, för att därefter årligen återkomma.

Utskottet vill också påminna om att även Transportstyrelsen har i uppdrag att följa utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden dels som tillsynsmyndighet enligt kollektivtrafiklagen, dels som ansvarig för marknadsövervakning. Utskottet välkomnar därför att myndigheten har tagit fram en strategi för hur arbetet med marknadsövervakning ska bedrivas. I april

2013 räknar Transportstyrelsen med att ha färdigställt en rapport om marknadsövervakning, och i denna ska ingå en del om myndighetens övervakning av kollektivtrafikmarknaden.

Med anledning av vad som anförs i motion 2012/13:T303 (C) om pendeltågstrafiken till Arlanda vill utskottet nämna att Konkurrensverket har funnit att AB Storstockholms Lokaltrafiks (SL) pendeltågstrafik till och från Arlanda flygplats inte strider mot konkurrenslagens (2008:579) bestämmelser om konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet. Konkurrensverket har i beslut (567/2012) funnit att det inte finns skäl att ytterligare utreda de förhållanden som påtalats i klagomålet. Utskottet vill även lyfta fram att regeringen i propositionen Ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200) framför att den avser att noggrant följa och utvärdera utvecklingen, och vid behov vidta ytterligare åtgärder, för att säkerställa att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik. Utskottet vill i sammanhanget också peka på att Trafikanalys har i uppdrag att titta på gränssnittet mellan samhällsfinansierad och kommersiell trafik och identifiera eventuella konfliktytor.

Med hänsyn till pågående arbete med att följa utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T303 (C), 2012/13:T320 (V) yrkande 13 och 2012/13:477 (S) yrkande 14.

Pris och kvalitet i kollektivtrafiken

Motionerna

I motion 2012/13:236 av Stina Bergström m.fl. (MP) framförs att ökade biljettpriser är ett problem för hela kollektivtrafikbranschen. Motionärerna menar att enligt en undersökning som Sveriges Radio gjorde i somras har priset på månadskorten i kollektivtrafiken ökat med 43 procent de senaste tio åren. Det finns flera anledningar till detta, varav en del inte är ordentligt utredda. Motionärerna förespråkar därför i yrkande 3 att regeringen ska utreda vad som har orsakat de höjda priserna i kollektivtrafiken. I yrkande 4 framför motionärerna att den genomsnittliga kostnaden för tågresenärer har ökat, särskilt när man jämför med kostnader för resor med bil och flyg. Motionärerna menar att det är en oroväckande utveckling som måste hejdas. Motionärerna yrkar därför att regeringen får i uppdrag att vidta åtgärder som gör att det klimatsmarta tågresandet och annan kollektivtrafik blir billigare än motsvarande resa med bil eller flyg. Det innebär också att kostnaderna för de transportslag som har en stor klimatpåverkan behöver öka, t.ex. genom flygskatt och höjd koldioxidskatt.

I partimotion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) konstateras i yrkande 14 att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken.

I kommittémotion 2012/13:T477 framhåller Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkande 12 att en väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. Motionärerna anser vidare att kollektivtrafiken har även menar motionärerna en mycket viktig roll för att minska både transportsektorns klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller i storstadsregionerna. Motionärerna konstaterar att det framför allt är kvinnor som använder kollektivtrafiken och att det därför är viktigt att få fler män att välja kollektivtrafiken. För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och kvalitet. Motionärerna framför att det ska vara tryggt och bekvämt att resa kollektivt. Exempel på åtgärder kan vara förbättrad städning av fordon och stationer, förbättrad reseinformation, bättre hållplatser och ökade möjligheter för digital uppkoppling. I yrkande 13 framhåller motionärerna att det finns mycket att förbättra när det gäller upphandlingen av kollektivtrafiken. Upphandlingen av kollektivtrafiken ska ske med kvalitet, miljö och arbetsvillkor i centrum. En väl genomtänkt upphandling av hela kollektivtrafiksystem kan enligt motionärerna bli innovationsdrivande och vara en tydlig del i strategier för hållbara städer och regioner.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet menar att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt.

Utskottets uppfattning är att en attraktiv och effektiv kollektivtrafikmarknad skapas såväl genom ökad konkurrens som genom en resenärsanpassad samordning. Utskottet är därför övertygat om att den nyligen genomförda reformen på kollektivtrafikområdet, tillsammans med de många initiativ som har tagits av kollektivtrafikbranschen, kommer att bidra till en ökad och förbättrad kollektivtrafik.

Utskottet välkomnar att regeringen i infrastrukturpropositionen från hösten 2012 (prop. 2012/13:25) understryker att kollektivtrafik, gång och cykling kan förbättra kapaciteten och tillgängligheten i transportsystemet samt bidra till möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen och målet om hälsa. Regeringen framhåller också att den, med tanke på arbetspendlingens betydelse för tillväxt och jobbskapande i hela landet, prioriterar åtgärder som förbättrar pendlingsmöjligheterna genom satsningar på spårburen kollektivtrafik. Utskottet påminner om att staten har det övergripande ansvaret för betydelsefull infrastruktur för kollektivtrafiken. Utskottet vill lyfta fram att det av budgetpropositionen för 2013 framgår att staten dessutom

har delfinansierat investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar i syfte att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv, trygg och säker. Under 2011 uppgick den statliga medfinansieringen till totalt 566 miljoner kronor. Som exempel på investeringar nämns i budgetpropositionen buss-hållplatser, resecentrum, tillgänglighetsanpassning, säkra gångpassager, spår-fordon och kollektivtrafikanläggningar vid flygplatser.

Utskottet delar motionärernas syn på att det är viktigt att följa prisutvecklingen när det gäller kollektivtrafiken. Utskottet välkomnar därför att Trafikanalys har tittat på detta i rapporten Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken (rapport 2012:13). Av rapporten framgår att det är komplicerat att följa priserna i kollektivtrafiken då det knappt finns några prislister. Det finns en mängd olika biljetter för regional trafik ofta periodkort av olika slag och rabatter (pensionärer och ungdomar). Vidare anges att för tågresor är det vanligt med differentierade priser. Utskottet har under ärendets beredning träffat SJ AB:s vd Christer Fritzson som klargjorde att SJ AB tillämpar en efterfrågemodell när det gäller prissättning. Syftet med en sådan modell är att använda priset som styrmodell för att få enså stor fyllnadsgrad som möjligt på varje tåg. Vidare lyfte SJ AB:s vd fram att Telia bygger ut 4G-nätet i anslutning till järnvägen.

När det gäller motionsförslag om upphandling av kollektivtrafik vill utskottet lyfta fram att SKL och Svensk Kollektivtrafik har tagit fram en vägledning som hjälpt i arbetet med att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram. Av denna framkommer att den regionala myndighetens beslut om trafikplikt normalt följs av avtal om den trafik som myndigheten avser ta ansvar för. Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets karaktär. I kollektivtrafikbranschens rapport Avtalsprocessen – Från plan till avtal för att fördubbla resandet i kollektivtrafiken (juni 2010) rekommenderas en särskild arbetsprocess när det gäller upphandlingar. Vidare redovisas modellavtal avseende tjänstekoncessionsavtal, resandeincitamentsavtal, produktionsavtal samt olika typer av samverkansavtal. Avtalsprocessen med tillhörande modellavtal och avtalskravbilagor beskriver den bästa praxis som parterna inom kollektivtrafiken – kollektivtrafikföretag från taxi, buss och tåg samt den offentliga beställarsidan inom Svenskt Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) tagit fram gemensamt. Vidare finns en bilaga med miljökrav. En särskild branschövergripande förvaltningsorganisation har skapats för att följa upp avtalsarbetet.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om de målkonflikter som ökade krav på kollektivtrafiken kan leda till. Krav på både den allmännyttiga kollektivtrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar och den kommersiella kollektivtrafiken kan bidra till ökade kostnader för kollektivtrafiken och därmed också en dyrare kollektivtrafik för resenärerna. Det kan i sin tur inverka negativt på människors vilja att välja kollektivtrafik. När det gäller detaljerade föreskrifter om hur kollektivtrafi-

ken ska vara utformad och utrustad bedömer utskottet att dessa kan begränsa möjligheterna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ta hänsyn till de olika förutsättningar som gäller för respektive län.

Med hänsyn till ovanstående avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T236 (MP) yrkandena 3 och 4, 2012/13:T320 (V) yrkande 14, 2012/13:T477 (S) yrkandena 12 (i denna del) och 13.

Nya kollektivtrafiksystem

Utskottets förslag i korthet

Med hänsyn till pågående berednings- och utvecklingsarbete avslår riksdagen motionsförslag om nya kollektivtrafiksystem.

Jämför reservation 11 (S, V).

Motionerna

I partimotion 2012/13:T320 yrkande 16 konstaterar Jonas Sjöstedt m.fl. (V) att Bus Rapid Transit (BRT) är ett intressant sätt att bedriva kollektivtrafik. I motionen anges att det är ett bussystem som har tydligt företräde i trafiken eller t.o.m. egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnssystem och påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvaliteten är högre än på vanliga busslinjer men det är mycket billigare att anlägga än spårtrafik. Motionärerna yrkar därför att Trafikverket får i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med BRT i Sverige.

I kommittémotion 2012/13:T477 yrkande 12 (i denna del) konstaterar Anders Ygeman m.fl. (S) att ett kostnadseffektivt sätt att kraftigt öka kollektivtrafikens kapacitet är med s.k. BRT-system. BRT-system kan enligt motionärerna färdigställas relativt snabbt jämfört med spårvägar.

Utskottets ställningstagande

För att få en väl fungerande kollektivtrafik som ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt är det viktigt att kollektivtrafiken anpassas till de förändringar som äger rum i samhället. Inte minst kommer klimatutmaningen och den ökade trängseln att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. Regeringen framhåll i propositionen Framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:35) att det behövs en ökad användning av ny teknik som energieffektivare fordon och transportmedel för att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn.

Utskottet instämmer i detta och menar att användandet av ny teknik och nya kollektivtrafiksystem är angelägna frågor och kan vara viktiga medel för att påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och mindre trängsel i städerna. Utskottet delar därför motionärernas syn

om vikten av att utveckla och pröva nya tekniska lösningar och transportsystem. Utskottet har redan tidigare, bl.a. i utlåtande 2009/10:TU4, framhållit att utvecklingen av transporttjänster och transportteknik är av synnerligen stor betydelse när det gäller att komma till rätta med de problem och olägenheter som transporter förorsakar. Utskottet konstaterar därför med intresse att det i Trafikverkets kapacitetsutredning anges att BRT kan vara kostnadseffektivt i vissa situationer.

BRT finns redan i flera länder och det pågår även utredningar och försöksverksamheter med BRT såväl i Sverige som internationellt. Utskottet vill lyfta fram att en BRT-lösning planeras att tas i drift i Malmö i juni 2014 inom ramen för ett EU-projekt som medfinansieras av Delegationen för hållbara städer och Europeiska regionala utvecklingsfonden. Malmö blir därigenom den första staden i Sverige med en BRT-lösning, vilken väntas leda till snabbare, effektivare och miljövänligare kollektivtrafik. Bussarna kommer huvudsakligen att köra i särskilda busskörfält med signalprioritet. BRT-lösningen väntas innebära lägre infrastrukturkostnader än spårvagnar, hög komfort och mycket god framkomlighet även i rusningstrafik. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram att bolaget X2ab, som bildats av aktörer inom kollektivtrafikbranschen för att driva på utvecklingen mot branschens fördubblingsmål, har startat ett projekt för att påskynda utvecklingen av BRT i Sverige. Bolaget arrangerar i juni 2013 ett första seminarium på temat tillsammans med Trafikverket.

Mot bakgrund av pågående utvecklingsarbete avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T320 (V) yrkande 16 och 2012/13:T477 (S) yrkande 12.

Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Utskottet förutsätter att arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten fortsätter.

Gällande rätt

Av lagen (1997:736) om färdtjänst framgår att tillstånd till färdtjänst ska meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Varje kommun ansvarar, i fråga om kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och andra

kommuner. Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar myndigheten för att färdtjänst anordnas inom kommunen.

Av lagen (1997:735) om riksfärdtjänst framgår att tillstånd till riksfärdtjänst ska meddelas om resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare, ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet, resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun, resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Frågor om tillstånd till riksfärdtjänst prövas av den kommun där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter har överlåtit till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, av denna.

Enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik ska den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Vidare ska särskilda behov hos personer med funktionsnedsättning beaktas när kollektivtrafiken planeras, och de färdmedel som används ska så långt möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder.

Av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik följer att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper. Vidare ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram bl.a. redovisa tidsbestämda mål och åtgärder för en anpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Vidare ska följande redovisas: de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtit till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Motionerna

I motion 2012/13:T203 framför Anders Andersson (KD) att kraftfulla åtgärder måste vidtas för att förbättra tillgängligheten för personer med rörelsenedsättning, kognitiva funktionsnedsättningar och synnedsättning. Motionären menar att en förutsättning för att kunna leva ett aktivt och delaktigt liv är att man kan förflytta sig. En mer tillgänglig kollektivtrafik innebär att färre blir beroende av färdtjänst. Enligt motionären måste målet vara att alla oavsett funktionsnedsättning ska kunna nyttja kollektivtrafiken hela resan, från start till mål. Det ställer krav på systemlösningar och på att tillgänglighetsarbetet ska inkludera fordon, stationer, hållplatser samt vägen till kollektivtrafiken. I motionen konstateras att ansvaret för att förbättra tillgängligheten ligger hos många olika huvudmän men att regeringen har ett samlat och övergripande ansvar och bör därför ytterligare

driva på tillgänglighetsarbetet på olika nivåer. Som grund för tillgänglighetsarbetet måste enligt motionären den tvärvetenskapliga forskningens kunskaper och erfarenheter tas till vara.

I motion 2012/13:T354 konstaterar Lars Beckman (M) att i Stockholm genomför det offentliga en upphandling med taxiföretag för rullstolsburna, s.k. rullstolstaxi. Det är till för personer med funktionsnedsättning som inte kan resa med vanliga färdtjänstfordon. I Stockholm har tre leverantörer fått avtal om att köra rullstolstaxi. Den enskilde individen kan själv beställa sin taxi genom att ringa direkt till något av de upphandlade taxiföretagen alla dagar i veckan och när som helst på dygnet. Resenären avgör med vilket bolag resan ska ske och det tillkommer ingen extra kostnad. Dessutom brukar högkostnadsskyddet gälla och det finns möjlighet att frivilligt samplanera sina resor. Motionären menar att rullstolstaxi medför en stor frihet för den enskilde individen. I vissa kommuner måste personer med funktionsnedsättning beställa färdtjänst minst tre veckor i förväg för att åka till en annan kommun. För en liten kommun kan rullstolstaxi få stora ekonomiska konsekvenser. I motionen framförs att ambitionen och målsättningen att förbättra färdtjänstens flexibilitet och tillgänglighet bör finnas i hela landet. Motionären menar därför att man vid ett lämpligt tillfälle bör se över rullstolsburnas tillgång till rullstolstaxi i hela landet.

I motion 2012/13:T491 framför Edward Riedl (M) att sedan 2006 har valfriheten ökat på en rad områden, bl.a. när det gäller skola, sjukvård och äldreomsorg. Det har enligt motionären varit till gagn för såväl medborgarna som landets kommuner och landsting. I motionen framförs att valfriheten inte har ökat i samma utsträckning när det gäller färdtjänst och sjukresor. Äldre människor och människor som är berättigade till färdtjänst kan sällan välja det bolag de vill åka med. Det leder enligt motionären till minskad flexibilitet och minskad möjlighet för den enskilde att påverka sin egen situation. Många kommuner har upphandlat färdtjänsten men det har ofta bara lett till att privata monopol har uppstått. Motionären menar att ett sätt att komma till rätta med denna brist är att låta lagen (2008:962) om valfrihet utvidgas till att också gälla färdtjänst och sjukresor. Då skulle valfriheten stärkas och konkurrensen öka vilket är bra för både passagerare och taxibolag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen tidigare behandlat frågor om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, senast i betänkande 2010/11:TU13. Vid dessa tillfällen har utskottet framhållit frågornas betydelse och framfört att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga, dvs. det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att mot bakgrund av frågor-

nas vikt beslutade trafikutskottet den 21 februari 2013 att låta utskottets uppföljningsgrupp genomföra en uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Utskottet kan konstatera att det finns mycket kvar att åtgärda för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken. Utskottet vill dock lyfta fram att tillgängligheten successivt har förbättrats och det har med intresse tagit del av statistik från Sveriges Kommuner och Landsting som visar att antalet resor med färdtjänst har minskat under senare år till följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Utskottet välkomnar denna utveckling. Arbete som har bedrivits för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning är bl.a. Trafikverkets projekt Stationer för alla. Målet med projektet är att 2015 ska totalt 150 stationer ha anpassats genom bl.a. ökad belysning, fler sittplatser, ledstråk och skyltning med symboler. Trafikverket och Jernhusen erbjuder även ledsagning på stationer, vilket innebär att den som har en funktionsnedsättning kan få gratis ledsagning på tågstationen. Ledsagaren hjälper till med att byta tåg, hitta rätt plats på tåget och följer efter resan med till en mötesplats. I dag har 124 stationer i Sverige mötesplatser för ledsagning. Utskottet vill också lyfta fram att Samtrafiken har utvecklat Ledsagningsportalen. Ledsagningsportalen är både ett beställningssystem som operatörer kan använda för att beställa ledsagning till en viss tid och plats, och ett resurshanteringssystem som gör det enklare att avropa ledsagare. Med Samtrafikens trafikdata finns en funktion där en bokad resa med hjälp av ledsagningen kan kopplas ihop med lokala och regionala resor utan förbokning.

Utskottet ser också med tillfredsställelse på att regeringen har presenterat en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken i Sverige under 2011–2016, bl.a. på transportområdet. I strategin anges att inriktningsmålet är att utforma transportsystemet så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning och att insatserna ska vara inriktade på att öka tillgängligheten i transportsystemet. Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen som en del i arbetet med att genomföra strategin har fått i uppdrag att göra en översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. I uppdraget ingår att göra en översyn av förordningar och föreskrifter om utformning av trafikanläggningar och färdmedel.

Som exempel på övriga initiativ för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning kan också nämnas att det pågår ett samarbete mellan Landstinget i Stockholms län och vissa taxibolag om s.k. rullstolstaxi, dvs. större bilar som är speciellt anpassade för resa med rullstolar. Resenären åker hela vägen sittande i rullstolen, och har möjlighet att ta med sig olika handikaphjälpmedel.

Utskottet välkomnar även att Trafikanalys under 2012 har låtit ta fram en modell som gör det möjligt att följa hur kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning utvecklas över tiden. En första undersökning planeras under 2013, för att därefter återkomma årligen.

Utskottet kan vidare konstatera att det pågår ett arbete med att göra transportsystemet mer tillgängligt för personer med funktionsnedsättning även på EU-nivå och att betydelsen av skydd och rättigheter för passagerare med funktionsnedsättning har uppmärksammats och utökats inom EU. Det finns bl.a. tekniska bestämmelser om hur fordon eller anläggningar ska vara utformade för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Vidare har det tagits fram förordningar om passagerares rättigheter på flyg, järnväg, fartyg och buss. I förordningarna finns regler om bl.a. rätt till ledsagning och ersättning vid inställd transport. För närvarande pågår beredning inom Regeringskansliet med att ta fram kompletterande regler till EU-förordningarna. I arbetet behandlas bl.a. frågor om tillsynsmyndighet, påföljder och undantag för viss trafik.

Inom EU pågår också ett arbete med att se över det befintliga direktivet om offentlig upphandling. Utfallet av det arbetet kan komma att påverka hur lagen om valfrihet utformas och vilka varor och tjänster den kan komma att omfatta. Arbetet förväntas vara färdigt till sommaren 2013.

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att de viktiga frågorna om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning är väl uppmärksammade och att regeringen har vidtagit åtgärder och initierat uppdrag för att förbättra reseöjligheterna även för dessa resenärsgupper.

Mot bakgrund av pågående beredning och att utskottet förutsätter att arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning fortskrider avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T203 (KD), 2012/13:T354 (M) och 2012/13:T491 (M).

Arlandabanan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Arlandabanan. Utskottet välkomnar de initiativ som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda och ser positivt på att regeringen löpande följer utvecklingen.

Jämför reservationerna 12 (S, MP) och 13 (V).

Bakgrund

Arlandabanan Infrastructure AB är det statligt ägda bolag som ansvarar för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i Arlandabanan. Flygpendeltrafiken mellan Stockholms central och Arlanda flygplats bedrivs av det privata bolaget A-Train AB, under namnet Arlanda Express.

Motionerna

I partimotion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framförs att minst hälften av Arlandas utsläpp kommer från vägtrafiken till och från flygplatsen. En lösning skulle kunna vara att fler väljer att åka tåg till Arlanda men priset på Arlanda Express är satt så högt att många istället väljer att ta sig dit med bil. Arlandabanan är en s.k. OPS-lösning (offentlig-privat samverkan). Enligt motionärerna talar mycket för att OPS-lösningar leder till ökade samhällskostnader samtidigt som makten över projekten skjuts från den offentliga sfären till den privata. Motionärerna menar att infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas av statliga eller kommunala myndigheter med en öppen insyn i verksamheten. Motionärerna menar därför i yrkande 1 att regeringen bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-Train så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen. Vidare menar motionärerna i yrkande 2 att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan.

I motion 2012/13:T442 av Gunnar Andrén (FP) anförs att genom nyttjandeaftalen från 1994 har hittills en rationell järnvägstrafik omöjliggjorts för SJ:s och även SL:s pendeltåg. Motionären välkomnar dock att detta håller på att ändras och understryker att fler aktörer måste tillåtas trafikera Arlanda. Motionären framhåller behovet av att göra Arlanda flygplats till ett järnvägsnav.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) anges i yrkande 9 att det avtal som tecknades för Arlandabanan 1994 innehåller många brister. Det finns problem med kapacitetsutnyttjandet och biljettpriserna är höga. Det företag som har trafikeringsrätt har dessutom enligt motionären ägnat sig åt skatteplanering. Motionären menar därför att det finns all anledning att se över avtalet för banan för att tågtrafiken till och från Arlanda ska fungera bättre och användas av fler resenärer.

Utskottets ställningstagande

Våren 2012 lämnade regeringen sin syn på vissa frågor om Arlandabanan i skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan. I skrivelsen har regeringen bl.a. gjort bedömningen att trafiken på Arlandabanan för närvarande i allt väsentligt är väl integrerad och att det därmed inte finns någon avtalsmässig grund för att utnyttja optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlandabanan. Regeringen framförde även att kostnaden för att utnyttja optionen för närvarande är för hög för staten och avsevärt större än värdet på nyttjanderätten. Utskottet behandlade skrivelsen i betänkande 2011/12:TU5 och framförde att utskottet delade regeringens bedömningar avseende Arlandabanan. Utskottet har inte ändrat uppfattning. Utskottet har även med tillfredsställelse tagit del av att statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i sitt svar på en interpellation den 27 september 2011 framförde att Näringsdepartementet löpande följer verksamheten i bolaget.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla betydelsen av att minska de klimatbelastande utsläppen från marktransporter till och från Arlanda flygplats. Detta är angeläget inte minst för att Arlanda ska kunna fortsätta att utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt och därigenom bl.a. bidra till en hög tillgänglighet för människor och näringsliv i Sverige men även till att främja besöksnäringen. Utskottet välkomnar därför de initiativ som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda. Utskottet vill särskilt lyfta fram att A-Train AB har öppnat upp för lokal pendeltågstrafik mellan Arlanda och Stockholms central. Utskottet vill även lyfta fram att från den 9 december 2012 är det möjligt att åka pendeltåg med SL AB på sträckan Älvsjö-Stockholm-Arlanda-Uppsala. Det går att resa med SL-kort men för att lämna tågstationen och komma in på Arlanda flygplats krävs en särskild passageavgift.

Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd har i interpellationsdebatt (2012/13:57) framhållit att Swedavias flygplats Arlanda är en av få flygplatser inom hela EU som är miljöcertifierad. Statsrådet framförde vidare att det är självklart att Arlanda har en utmaning, bl.a. när det gäller att i sitt närområde titta på hur fler människor kan välja att åka kollektivt – spårbundet, med flygbussar eller med taxi. Ministern pekade på att Swedavia även har jobbat hårt för att få fler miljöfordon på plats och har både biogasmack och laddstolpar för el.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T320 (V) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T442 (FP) och 2012/13:T477 (S) yrkande 9.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Gotlandstrafiken. Utskottet utgår från att den fortsatta beredningen av ett nytt avtal om Gotlandstrafiken kommer att utmyнна i färjetrafik som tillgodoser både näringslivets, resenärernas och miljöns behov av goda och hållbara transporter.

Jämför reservationerna 14 (S, MP) och 15 (V).

Bakgrund

Linjesjöfarten till och från Gotland har varit ett statligt åtagande sedan 1971. Syftet med regleringen är att trygga en tillfredsställande färjeförbindelse med Gotland året runt. Trafikverket har enligt sin instruktion i uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Det görs genom att avtal ingås om att bedriva trafiken med de fartyg som utföraren själv har till sitt förfogande. Sedan 1980-talet har tilldelningen av avtal konkurrensutsatts. Nuförtiden ingås ett koncessionsavtal, vilket innebär att det är utföraren som får biljettintäkterna för transportköparna

och som tar den övervägande risken för minskade intäkter. Från 1999 till 2010 var Rikstrafiken den myndighet som ansvarade för trafiken. Från 2011 ligger detta ansvar på Trafikverket. Sedan det statliga engagemanget inleddes har, med undantag för avtalsperioden 1988–1997, operatörerna varit Rederiaktiebolaget Gotland och dess dotterbolag Destination Gotland. Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2009–2015. Enligt uppgift från Trafikverket har verket och Destination Gotland enats om innehållet i ett korttidsavtal för färjetrafiken till Gotland. Korttidsavtalet omfattar två år, dvs. fram till februari 2017. Avtalet är i huvudsak likt det gällande avtalet som går ut i januari 2015. Trafikverket uppger vidare att förfrågningsunderlag inför upphandlingen av färjetrafiken från februari 2017 beräknas gå ut under mars eller april och att avtal med ny operatör beräknas kunna tecknas under första halvåret 2014.

Motionerna

I motion 2012/13:T235 framhåller Gustaf Hoffstedt m.fl. (M) att det ska vara enkelt och inte alltför dyrt att resa till och från Gotland. Liksom på andra ställen i landet måste likvärdiga villkor och förutsättningar för ekonomisk utveckling, kommunikationer och klimatpåverkan gälla även för Gotland. Motionärerna framhåller att förutsättningarna för Gotlands tillväxt är goda när transportsystemen fungerar och används optimalt. Vidare anges i motionen att det är av yttersta vikt att riskfaktorer som kan påverka pågående upphandling för trafiken fr.o.m. år 2017 beaktas. Utmaningar som bränslepriset, konkurrensbrist, svavelpriset, energiomställningen och en försämrad godstransportmarknad är utmaningar som enligt motionärerna måste tas på allvar. Motionärerna anser att goda och miljömässigt hållbara kommunikationer och en fungerande transportmarknad är en förutsättning för att Gotland ska kunna utvecklas och växa med övriga Sverige. Det är viktigt för gotlänningarna, besökarna och näringslivet på ön. Motionärerna anför därför att regeringen även inför framtiden bör beakta behovet av goda kommunikationer mellan Gotland och fastlandet.

I motion 2012/13:T248 konstaterar Siv Holma m.fl. (V) att Gotland har haft en ganska positiv utveckling under 2000-talet, mycket tack vare övergången till moderna snabbfärjor som har förkortat restiden och gjort en bättre tidtabell möjlig. Enligt motionärerna har dock det nuvarande avtalet inneburit problem för Gotlands näringar då resenärer och fraktköpare har drabbats av kraftiga prishöjningar på grund av stigande oljepriser. Motionärerna anser i yrkande 1 att kraven inför en ny avtalsperiod måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling genom god tillgänglighet vad avser tidtabell, turlista och pris. Bastrafiken ska bygga på moderna snabbfärjor (28 knop) som helst ska drivas med miljövänligt bränsle. Vidare framför motionärerna i yrkande 2 att färjetrafiken till Gotland måste ses som vägen till Gotland och att priset måste motsvara den

rörliga kostnaden för att framföra en personbil och konkurrenskraftiga priser för godstransporter. Regeringen bör därför återkomma med ett konkret förslag till ett vägprissystem för Gotlandstrafiken.

I motion 2012/13:T276 av Stina Bergström m.fl. (MP) framhålls att Gotland är helt beroende av goda båtförbindelser till och från övriga Sverige för sin utveckling och fortlevnad. Förutsägbara och bra båtförbindelser är nödvändiga för näringslivet, investeringsviljan och inte minst människors vilja att bosätta sig på Gotland. Inför kommande upphandling för perioden från 2017 har villkoren för trafiken ifrågasatts. Det skapar en oro som i sin tur leder till försämrade möjligheter för Gotland att utvecklas. Motionärerna menar även att för att få fungerande gods- och persontransporter är det viktigt att behålla en tvåhamnslösning. Vidare framhåller motionärerna att båttrafiken måste energieffektiviseras och att ett sätt för att minska utsläpp och biljettpriser är att köra några båtar långsammare. Det är dock menar motionärerna viktigt att det även fortsättningsvis finns ett basutbud av snabbare båtar.

I motion 2012/13:T346 framför Staffan Danielsson m.fl. (C) att det är viktigt att restiden mellan Gotland och fastlandet behålls på nuvarande snabbfärjenivå. Motionärerna framför att det finns oroande förslag att överväga en sänkning av hastigheten med cirka 20 procent. Motionärerna understryker att utan en väl fungerande person- och godstrafik kan inte Gotland och dess näringsliv utvecklas och bidra till tillväxt i landet. Färjetrafik med hög standard, god turtäthet, snabbgående fartyg och rimliga kostnader för både personer och gods är avgörande för Gotlands framtid och utveckling. I motionen anges att för Centerpartiet är det viktigt att hela landet kan utvecklas och att man kan bo och leva i alla regioner varför Gotlandstrafiken är en viktig infrastruktursatsning.

I motion 2012/13:T368 av Christer Engelhardt (S) framförs att de gotländska företag som är beroende av färjetransporter till och från Gotland i dag inte kan konkurrera på lika villkor då transporterna inte är konkurrensneutrala i relation till andra delar av landet. Motionären framhåller att de gotländska företagen betalar en merkostnad på 34 procent för sina transporter över Östersjön. I motionen framförs att om den gotländska näringen ges konkurrenskraftiga villkor så är bedömningen att det på sikt skapas cirka 1 100 nya arbetstillfällen bara inom livsmedelsföretagen på Gotland. Motionären framhåller att riksdag och regering tidigare har sagt att färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjande i övriga landet. Därför menar motionären att regeringen snarast bör skapa förutsättningar för att göra fraktkostnaden mellan Gotland och det svenska fastlandet likvärdigt med övriga landet och återkomma med ett förslag till lösning. I motion 2012/13:T371 av Christer Engelhardt (S) framhåller motionären att Gotland ska bindas samman med övriga Sverige i ett transportsystem som gör det enklare att leva och bo på Gotland. När det gäller färjetrafiken är långsiktiga stabila förutsättningar med t.ex. längre avtalsperioder viktiga.

En rimlig utgångspunkt är enligt motionären den bastrafik som finns i dag med bl.a. två fastlandshamnar och dagens överfartshastighet om lägst 28 knop. Motionären menar att staten inte kan fortsätta att betrakta färjetrafiken som en olönsam interregional kollektivtrafik. Färjetrafiken är inte ett komplement till andra färdmedel utan en del av det nationella trafiksystemet. Finansieringen ska därför enligt motionären ses som en del av den nationella färjetrafiken. Motionären menar att konkurrens i upphandlingen inte får ske på bekostnad av den bastrafik som är så viktig för Gotland, dess utveckling och konkurrenskraft. Motionären anser att Gotland måste ges fortsatta förutsättningar till en positiv utveckling med konkurrenskraftiga villkor för såväl passagerare som gods.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) konstateras i yrkande 47 att Gotlandstrafiken är avgörande för utvecklingen på Gotland och att det är viktigt att färjetrafiken omfattas av ett långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart avtal. Gotlandstrafiken måste enligt motionärerna ses som en del av det nationella trafiksystemet och ska inte ges sämre villkor än övriga landet. Motionärerna framför att det är viktigt att persontrafiken, den gotländska näringen och företagen på Gotland ges rättvisa och konkurrenskraftiga villkor när det gäller prisbild och överfartstid. Dagens bastrafik bör därför enligt motionärerna utgöra grunden för kommande avtalsperiod.

I motion 2012/13:T509 yrkande 11 av Stina Bergström m.fl. (MP) framförs att det finns möjlighet att ställa krav på energieffektivisering i bl.a. upphandlingar. Ett första steg skulle kunna vara att Trafikverket ställde krav på energieffektivisering i upphandlingen av Gotlandstrafiken. För att statuera ett positivt exempel skulle Trafikverket kunna bedriva energieffektivisering i sin egen vägfärjetrafik.

Utskottets ställningstagande

För att kunna utvecklas och hävda sig i konkurrensen med resten av Sverige är Gotland beroende av väl fungerande förbindelser med fastlandet, såväl för gods som för resenärer. Utskottet vill därför framhålla att långsiktiga, stabila och miljömässigt hållbara avtal om Gotlandstrafiken är av avgörande betydelse för Gotland. Enligt utskottets mening har staten ett fortsatt ansvar för att det finns sådana tillfredsställande transportmöjligheter till och från Gotland som ger möjligheter för ön att utvecklas.

I infrastrukturpropositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) klargjorde regeringen att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen. I betänkandet Transportsystemets inriktning (bet. 2012/13:TU2) framhöll utskottet att Gotlands län präglas av beroendet av goda förbindelser med fastlandet, såväl för gods och egen befolkning som för turistflöden.

Utskottet har noterat att Trafikverket den 9 november 2012 meddelade att verket skjuter på upphandlingen av Gotlandstrafiken. I stället ville Trafikverket tillsammans med bl.a. Region Gotland ytterligare fördjupa analysen av olika alternativ och dess konsekvenser, särskilt mot bakgrund av diskussionen om överfartstider. Verket avser därför att se över förutsättningarna för upphandlingen och även undersöka andra alternativ, t.ex. direktupphandling och inköp av fartyg i statlig regi. Enligt uppgift från Trafikverket arbetar verket för att förfrågningsunderlaget ska kunna gå ut under april och Trafikverket man planerar att skriva ett nytt kontrakt under första halvåret 2014 med avsikten att den nya trafiken ska kunna starta i februari 2017. Utskottet välkomnar att en noggrann genomgång görs av olika alternativ och att Trafikverket tar sig tid att tillsammans med Region Gotland åstadkomma en bra lösning i frågan.

Synen på vikten av en noggrann genomgång av olika alternativ delas även av regeringen. Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd har framfört att det är bra att Trafikverket tar sig tid att åstadkomma en bra lösning. Statsrådet har vidare framfört att det är konkurrens mellan flera olika anbudsgivare som möjliggör bättre kvalitet, service och utbud och att det är viktigt att åstadkomma en upphandling där så många som möjligt kan delta. Utskottet instämmer med statsrådet i att det är viktigt att utforma förfrågningsunderlaget så att det faktiskt kan bli fråga om en upphandling i konkurrens. Vidare noterar utskottet att ministern har anfört att om en fungerande upphandling är omöjlig är staten beredd att diskutera alternativ med statliga fartyg.

När det gäller Gotlandstrafikens hastighet har Trafikverket uppgett att på grund av främst stigande bränslekostnader skulle dagens Gotlandstrafik som bedrivs med en hastighet av 28 knop innebära betydande kostnadsökningar för staten och resenärerna. Trafikverket har därför presenterat ett preliminärt upplägg med variabla hastigheter, 18–24 knop i mötande trafik, där lägsta hastigheten 18 knop avser den södra linjen (Visby-Oskarshamn). Trafikverket uppger att trafikupplägget ger en regelbunden turtäthet över hela året, att trafiken bedrivs på två fastlandshamnar, att över-dagen-resor till Stockholm är möjligt liksom en konstruktion med pristak. Enligt Trafikverket ger det föreslagna trafikupplägget en 40-procentig minskning av bränsleförbrukningen och en motsvarande minskning av miljöeffekterna. Vidare uppger verket att förslaget innebär en lägre kostnad för trafiken, främst på grund av bränslekostnaderna som stiger kraftigt vid hög fart.

När det gäller motionsförslag om vägprissystem vill utskottet framföra att det är operatören (i dag Destination Gotland) som sätter biljettpriset beroende på vilket service- och reseutbud man väljer att ha. I avtal mellan operatören och trafikverket bestäms dock ett pristak för gotlänningar, övriga resenärer och godstransporter. År 2011 utgjordes operatörens intäkter av 40 procent statlig ersättning och 60 procent kundintäkter.

Utskottet förutsätter att den fortsatta beredningen av ett nytt avtal om Gotlandstrafiken kommer att utmynna i en färjetrafik som tillgodoser både näringslivets, resenärernas och miljöns behov av goda, långsiktiga och hållbara transporter.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T235 (M), 2012/13:T248 (V) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T276 (MP), 2012/13:T346 (C), 2012/13:T368 (S), 2012/13:T371 (S), 2012/13:T477 (S) yrkande 47 och 2012/13:T509 (MP) yrkande 11.

Motioner som bereds förenklat

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden i frågor som har behandlats tidigare under riksmötet.

Utskottets ställningstagande

I betänkandet behandlas motionsförslag som rör samma eller i huvudsak samma frågor som utskottet har behandlat tidigare under riksmötet i betänkandena 2012/13:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer och 2012/13:TU2 Transportsystemets inriktning. Det gäller motionerna 2012/13:U319 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 3 rörande prissättningen på Öresundsbron och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3 rörande järnvägsunderhållets anslag och organisation.

Utskottet avstyrker motionsförslagen med hänvisning till att frågorna redan behandlats under riksmötet.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. **Samhällsuppdrag, punkt 1 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,
2012/13:T394 av Olle Thorell m.fl. (S) och
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 5 och 6.

Ställningstagande

För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som har fastställts av riksdagen och regeringen krävs att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är också en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Vi vill påminna om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Enligt vår mening är SJ AB ett av de viktigaste verktygen för att uppnå detta. Vi menar att tåget alltid ska vara det enklaste, bekvämaste och billigaste resealternativet. Resenärernas behov ska sättas i centrum. Vi hävdar därför att det är felaktigt att dagens styrning av SJ AB endast är baserad på ekonomiska målsättningar. Det enda krav som SJ AB:s ägare staten ställer på bolaget i dagsläget är att det ska gå med vinst. Detta går, enligt vår uppfattning, stick i stäv med både de transportpolitiska och de klimatpolitiska målen samt missgynnar ofta resenärens behov. Vi anser inte heller att det är rimligt eftersom bolaget är en del av den grundläggande samhällsliga infrastrukturen.

Vi vill därför se en tydligare styrning av SJ AB och en bredare definition av företagets målsättningar. SJ AB:s ägardirektiv måste, menar vi, ses över för att få bolaget att drivas utifrån ett mer samhällsnyttigt perspektiv än det rent företagsekonomiska. Vi kan konstatera att även näringsutskottet

framhållit att en översyn av SJ AB:s uppdrag bör göras i syfte att få bolaget att drivas utifrån ett mer samhällsnyttigt perspektiv än det rent företags-ekonomiska. Ett genomgående tema i styrningen av SJ AB bör vara ett enkelt, prisvärt samt pålitligt resealternativ. SJ AB bör sätta resenärens upplevelse i centrum och utvecklas till ett av de ledande tågbolagen i Europa. Bolaget bör också aktivt medverka till att uppnå de transportpolitiska målsättningar som har fastställts av riksdagen och regeringen. Vidare anser vi att SJ AB bör ha en prispolitik i fråga om biljetter som gör att bolaget kan vinna marknadsandelar från andra transportslag. Vår uppfattning är att om man sparar på bemanning och underhåll riskerar man dyra bakslag som går ut över punktligheten. SJ AB bör i stället planera och ansvara för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. På sikt bör även de statliga tågbolagen kunna samsas om en europeisk tidtabell mellan större städer. Vi menar att det är naturligt att SJ AB förnyas och utvecklas för att vara stommen i det svenska nationella järnvägsnätet och vår länk till grannländerna. Det integrerade företagets styrka är att det har ansvar för optimeringen av hela systemet, i synnerhet vad gäller persontrafiken.

Vi anser därmed att SJ AB bör ges ett tydligt samhällsuppdrag.

Vi anser även att det statligt ägda Green Cargo AB är ett viktigt verktyg för att driva och utveckla godstrafiken på järnväg. Vi anser därför att det även finns anledning att se över ägardirektiven för att få Green Cargo att arbeta ännu mer med innovativa och hållbara logistiklösningar. Vi kan konstatera att även näringsutskottet anser att det finns anledning att se över Green Cargos uppdrag för att få bolaget att arbeta ytterligare med innovativa och hållbara logistiklösningar.

Vad vi har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

2. Ekonomiska mål, punkt 2 (MP, SD)

av Stina Bergström (MP) och Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och

bifaller delvis motion

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10.

Ställningstagande

Vi anser att SJ AB har en viktig roll att fylla för att skapa ett väl fungerande järnvägssystem och för att bidra till att tågresan blir det enklaste, bekvämaste och billigaste alternativet. Vi anser också att det är bra att SJ

AB, liksom övriga bolag, går med vinst. Men om SJ AB ska kunna bidra till att höja kvaliteten i järnvägssystemet och därmed också till att öka järnvägens marknadsandel i förhållande till övriga transportslag anser vi att statens vinstutdelningspolicy måste ändras. Vi menar att SJ AB:s vinst i sin helhet ska återinvesteras i verksamheten.

Vad vi har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

3. Ekonomiska mål, punkt 2 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 och
bifaller delvis motion

2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som har fastställts av riksdagen och regeringen krävs att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är också en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Jag vill påminna om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Jag kan konstatera att SJ AB:s avkastningskrav leder till ett starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas se till marknadsandelar och konkurrera med bl.a. flyget om höginkomstresenärer, där män dominerar. Det leder, enligt mig, till att kvinnors, ungdomars och pensionärs behov prioriteras ned. Jag anser även att avkastningskravet missgynnar den regionala utvecklingen eftersom SJ AB prioriterar bort lågtrafikerade sträckor. Om SJ AB inte hade haft ett avkastningskrav och höga lönsamhetsmål skulle bolaget kunna sänka priserna på biljetter eller enklare återinvestera i nya tåg och vagnar, vilket i sin tur skulle kunna bidra till att fler kan åka kollektivt och till att miljö- och klimatpåverkan minskar. Jag anser därför att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren staten bör avskaffas och att lönsamhetsmålet bör sänkas.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

4. Järnvägstrafikens reglering, punkt 3 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 3, 8 och 9 samt

bifaller delvis motion

2012/13:T463 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

Ställningstagande

Jag anser att borttagandet av SJ AB:s ensamrätt medför att järnvägens kapacitet på stambanorna inte nyttjas på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Utgångspunkten måste vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse av persontransporter på järnväg. Kortsiktiga ekonomiska perspektiv som minskar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan enligt mig aldrig vara till gagn för samhället. Regeringens beslut att avreglera järnvägstrafiken missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Fler människor kommer att känna sig tvingade att ta bilen eller flyget. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. Jag kan vidare konstatera att den interregionala järnvägstrafiken riskerar att slås ut eftersom SJ AB inte kan konkurrera med den upphandlade trafiken. Jag anser att det i stället bör finnas ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på en samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. När jag framför att SJ AB:s trafikerings- och företrädesrätt på länsgränsöverskridande sträckor ska återinföras anser jag även att SJ AB:s ägardirektiv ska ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

Vad jag har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

5. Europeisk järnvägssamordning, punkt 4 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T289 av Adnan Dibrani och Mattias Jonsson (båda S).

Ställningstagande

Det råder stor enighet om vikten av att kraftigt minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn. Vi vill framhålla att om det ska vara möjligt att minska utsläppen från transportsektorn måste förutsättningarna för att fler ska kunna välja klimatsmarta resealternativ öka. Det är därför angeläget att betydligt mer av godstrafiken inom EU flyttas över till järnvägen. Biltrafiken innebär dessutom att trängseln på vägarna runt om i Europa är betydande. Dessvärre är järnvägen i dag, ur ett EU-perspektiv, för dåligt utbyggd och utnyttjad för att vara ett alternativ för långa gods transporter. Vi anser att en bidragande orsak är att det saknas samordning inom tågtrafiken. Det finns också tekniska hinder, exempelvis olika spårvidd och elsystem vilket försämrar förutsättningarna för gränsöverskridande järnvägstransporter.

Detta gäller även internationella resor. Om järnvägen ska vara ett attraktivt internationellt resealternativ krävs att förutsättningarna för att välja tåget blir bättre när det gäller såväl information som biljettbokning. Sverige bör därför verka för en bättre samordning när det gäller utvecklingen av persontrafiken inom EU samt aktivt driva frågan om en gemensam järnvägspolitik och en gemensam teknisk standard på järnvägarna i Europa. Vi vill i sammanhanget även understryka vikten av att subsidiaritetsprincipen iakttas när EU-regler tas fram. Det är av stor betydelse att inte minska utrymmet för välfungerande nationella sårlosningar och att gemensamma regleringar på EU-nivå inte går längre än vad som är nödvändigt.

Vad vi har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

6. Ansvar för järnvägsstationer m.m., punkt 5 (S)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7 och avslår motion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 5–7.

Ställningstagande

Vi anser att det är viktigt att Jernhusen tydligt fokuserar på tågresenärens upplevelse och utvecklar depåer och kombiterminaler för innovativa och hållbara logistiklösningar. Det är även viktigt att samarbetet mellan Jernhusen, SJ AB, Green Cargo och andra aktörer inom järnvägssystemet utvecklas och tydliggörs i syfte att få ett tydligt fokus på resenärens reseupplevelse samt effektiva och hållbara godstransporter.

Vad vi har sagt bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

7. Ansvar för järnvägsstationer m.m., punkt 5 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 5–7 och bifaller delvis motion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi menar att det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. För att åstadkomma detta har stationerna en nyckelfunktion. Mot den bakgrunden ser vi ingen anledning till att ha ett bolag som Jernhusen AB, vars enda syfte är att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Enligt vår uppfattning kan detta leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Vi menar att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket och att regeringen bör utreda

behovet av förändringar när det gäller omfattningen och ägandet av verkstäder och depåer. Vidare anser vi att Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer i anslutning till tågstationer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten.

Vad vi har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8. Resenärsfrågor, punkt 6 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5 och 6,

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,

2012/13:T321 av Jan Lindholm (MP) yrkande 3 och

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 8 och 14,
bifaller delvis motion

2012/13:T207 av Roger Haddad (FP) och
avslår motionerna

2012/13:T321 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 1 och 2 samt

2012/13:T504 av Valter Mutt (MP).

Ställningstagande

För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med kollektivtrafiken öka. Vi måste se till att underlätta för människor som vill åka tåg. Vi vill därför understryka vikten av att sätta resenären i centrum för att skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem och göra tågresan till ett fullgott alternativ till andra transportmedel. Det gör man genom att underlätta för människor att boka biljetter och genom att upprätta en nationellt samordnad biljettbokning där samtliga operatörer är med. Vi anser vidare att det ska finnas ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige. Vi menar också att de olika aktörerna ska tvingas att samarbeta för resenärernas bästa vid förseningar. Vi anser att regionala tåg- och bussanslutningar passar dåligt med SJ:s tågavgångar då det inte sker någon samordning. Trafikverket bör därför få ett tydligt uppdrag att samordna och prioritera de olika operatörernas tidtabeller för att undvika förseningar och få plats med så mycket tåg som möjligt på spåren. Åtgärder för att skapa ett resenärsvänligt kollektivtrafiksystem kan vara att skapa ett resanderåd med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. vid förseningar.

Vi anser vidare att den nuvarande lotteriliknande prissättningen för tåg-resor måste ändras så att det är förutsägbart vad en resa kostar. Många resenärer väljer bilen eftersom de vet vad bränslet kostar, men omöjligt kan förutse vad tågbiljetten kommer att kosta. Vi menar att regeringen därför bör, i egenskap av ägare till SJ, ge tydliga direktiv om att prismodellen måste ändras så att det är förutsägbart vad en resa kostar.

Vi kan konstatera att flyget är en stor och växande källa till utsläpp av växthusgaser. Det krävs mer än utsläppshandel, teknikutveckling och satsningar på gröna inflygningar för att bromsa utvecklingen. Enligt vår uppfattning innebär ökad kvalitet och service inom järnvägen att behovet av flygresor minskar eller att flyget blir mindre attraktivt. Ett sätt att minska behovet av flygresor är att skapa bekväma och prisvärda nattågsförbindelser. En förutsättning är dock att förseningarna minskas till ett minimum och att vagnarna är i toppklass. Vi kan konstatera att i dag finns det ingen operatör som köper in nya ligg- och sovvagnar i Sverige utan de kör med SJ:s gamla vagnar som beställdes under 1980-talet. Det råder dessutom brist på liggvagnar. I Finland där trafiken inte är avreglerad på samma sätt som i Sverige har staten nyligen beställt en ny generation sovvagnar. Vi anser att en satsning på nya sovvagnar skulle kunna kombineras med en rekommendation om att statliga och kommunala tjänsteresor över 70 mil ska ske genom flyg den ena vägen och nattåg den andra vägen. Vi kan konstatera att det är dyrt och krångligt att resa med tåg i Europa. I Sverige finns det bara tidtabeller till några enstaka destinationer i andra EU-länder. Vi anser därför att regeringen bör arbeta för direkta tågförbindelser och en enkel och prisvärd bokning för tåg till de 20–30 största destinationerna i Europa.

Vad vi har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

9. Upprivning av kollektivtrafiklagen, punkt 7 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 12.

Ställningstagande

Regional kollektivtrafik är en klimatsmart samhällig nyttinghet som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiv och resenärstillvänd. Resenärerna måste tillförsäkras ett sammanhållet system med god överblickbarhet där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en

och samma källa. Men i stället för att ha resenärerna som utgångspunkt har regeringen valt att fokusera på företagens rätt att etablera sig på marknaden. Det är enligt min uppfattning fel väg att gå. Det finns inte heller några internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som har lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det som vi har haft i Sverige under de senaste 10–15 åren, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer.

Jag vill därför att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

10. Pris och kvalitet i kollektivtrafiken, punkt 9 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 14 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 12 i denna del och 13.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att ökade biljettpriser är ett problem för hela kollektivtrafikbranschen. Enligt en undersökning som Sveriges Radio gjorde i somras har priset på månadskorten i kollektivtrafiken ökat med 43 procent de senaste tio åren. Det finns flera anledningar till detta, varav en del inte är ordentligt utredda. Vi anser därför att regeringen bör utreda vad som har orsakat de höjda priserna i kollektivtrafiken. Vi kan konstatera att även den genomsnittliga kostnaden för tågresenärer har ökat, särskilt när man jämför med kostnader för resor med bil och flyg. Det är en oroväckande utveckling som måste hejdas. Vi anser därför att regeringen bör få i uppdrag att vidta åtgärder som gör att det klimatsmarta tågresandet och annan kollektivtrafik blir billigare än motsvarande resa med bil eller flyg. Det innebär också att kostnaderna för de transportslag som har en stor klimatpåverkan behöver öka.

Staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken. Vi vill i sammanhanget framhålla att väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. Kollektivtrafiken har även en mycket viktig roll för att minska transportsektorns klimatpåverkan, trängsel, luftföroreningar och buller i storstadsregionerna. Vi kan konstatera att det framför allt är kvinnor som använder kollektivtrafiken och att det därför är viktigt att få fler män att välja kollektivtrafiken. För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och kvalitet. Vi anser också att det ska vara tryggt och bekvämt att resa kollektivt. Exempel på åtgärder kan vara förbättrad städning av fordon och stationer, förbättrad reseinformation, bättre hållplatser och ökade möjligheter för digital uppkoppling. Vi menar att det finns mycket att förbättra när det gäller upphandlingen av kollektivtrafiken. Upphandlingen av kollektivtrafiken ska ske med kvalitet, miljö och arbetsvillkor i centrum. En väl genomtänkt upphandling av hela kollektivtrafiksystem kan, menar vi, bli innovationsdrivande och vara en tydlig del i strategier för hållbara städer och regioner.

Vad vi har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

11. Nya kollektivtrafiksystem, punkt 10 (S, V)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 16 och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 12 i denna del.

Ställningstagande

Bus Rapid Transit (BRT) är ett intressant och kostnadseffektivt sätt att bedriva kollektivtrafik. BRT kan enligt vår mening därför vara ett sätt att kraftigt öka kollektivtrafikens kapacitet. Kvaliteten är högre än på vanliga busslinjer samtidigt som det är mycket billigare att anlägga än spårtrafik. Vi anser därför att Trafikverket ska få i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med BRT i Sverige.

Vad vi har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

12. Arlandabanan, punkt 12 (S, MP)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9,
bifaller delvis motionerna

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 och

2012/13:T442 av Gunnar Andrén (FP) samt
avslår motion

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi anser att det avtal som tecknades för Arlandabanan 1994 innehåller många brister. Enligt vår mening finns det problem med kapacitetsutnyttjandet och biljettpiserna är höga. Vi anser att det finns all anledning att se över avtalet för banan för att tågtrafiken till och från Arlanda ska fungera bättre och användas av fler resenärer.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

13. Arlandabanan, punkt 12 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt
bifaller delvis motionerna

2012/13:T442 av Gunnar Andrén (FP) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9.

Ställningstagande

Minst hälften av Arlandas utsläpp kommer från vägtrafik till och från flygplatsen. En förklaring till det är att priset på Arlanda Express är så högt att många i stället väljer att ta sig dit med bil. Arlandabanan är en s.k. OPS-lösning (offentlig-privat samverkan). Jag menar att mycket talar för att OPS-

lösningar leder till ökade samhällskostnader samtidigt som makten över projekten skjuts från den offentliga sfären till den privata. Jag anser att infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas av statliga eller kommunala myndigheter med en öppen insyn i verksamheten. Därför anser jag att regeringen bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-Train så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen och att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

14. Gotlandstrafiken, punkt 13 (S, MP)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T276 av Stina Bergström m.fl. (MP),

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 47 och

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 11,

bifaller delvis motionerna

2012/13:T235 av Gustaf Hoffstedt och Jan R Andersson (båda M),

2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1,

2012/13:T346 av Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (båda C),

2012/13:T368 av Christer Engelhardt (S) och

2012/13:T371 av Christer Engelhardt (S) samt

avslår motion

2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att Gotland är helt beroende av goda båtförbindelser till och från övriga Sverige för sin utveckling och fortlevnad. Förutsägbara och bra båtförbindelser är nödvändiga för näringslivet, investeringsviljan och inte minst människors vilja att bosätta sig på Gotland. Det är därför av stor vikt menar vi att färjetrafiken omfattas av ett långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart avtal. Gotlandstrafiken måste ses som en del av det nationella trafiksystemet och inte ges sämre villkor än övriga landet samt innehålla utvecklingsmöjligheter. Den måste också kunna möta de säsongsrelaterade resandeökningar som präglar trafiken. Vi vill därför understryka vikten av att den kommande upphandlingen leder till snabba, säkra

och kostnadseffektiva kommunikationer. Persontrafiken, den gotländska näringen och företagen på Gotland måste ges rättvisa och konkurrenskraftiga villkor när det gäller prisbild och överfartshastighet. Resor över dagen mellan Stockholm och Gotland, med rimlig vistelsetid i land, måste vara möjliga. Vi anser även att, för att få fungerande gods- och persontransporter, det är viktigt att behålla en tvåhamnslösning. Vi anser således att dagens bastrafik, med resa på två fastlandshamnar och konkurrenskraftig överfartshastighet, bör utgöra grunden för kommande avtalsperiod. Vi vill även framhålla vikten av att trafiken bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt, med ett pristak som innebär att prisökningar hålls på en rimlig nivå för boende på Gotland och för godstransporter.

Vi menar även att det är viktigt att hitta en lösning som minskar miljöbelastningen över tid. Vi vill därför framhålla att båttrafiken måste energieffektiviseras och utsläppen minska. I det sammanhanget vill vi påpeka att det finns möjlighet att ställa krav på energieffektivisering i bl.a. upphandlingar. Ett första steg skulle kunna vara att Trafikverket ställde krav på energieffektivisering i upphandlingen av Gotlandstrafiken. För att statuera ett positivt exempel skulle Trafikverket kunna bedriva energieffektivisering i sin egen vägfärjetrafik.

Vad vi har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

15. Gotlandstrafiken, punkt 13 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

bifaller delvis motionerna

2012/13:T235 av Gustaf Hoffstedt och Jan R Andersson (båda M),

2012/13:T276 av Stina Bergström m.fl. (MP),

2012/13:T346 av Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (båda C),

2012/13:T368 av Christer Engelhardt (S),

2012/13:T371 av Christer Engelhardt (S),

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 47 och

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 11.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att Gotland har haft en ganska positiv utveckling under 2000-talet, mycket tack vare övergången till moderna snabbfärjor som har förkortat restiden och gjort en bättre tidtabell möjlig. Det nuvarande avtalet har dock inneburit problem för Gotlands näringar då resenärer och

fraktköpare har drabbats av kraftiga prishöjningar på grund av stigande oljepriser. Jag anser därför att kraven inför en ny avtalsperiod måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling genom god tillgänglighet vad avser tidtabell, turlista och pris. Bastrafiken ska bygga på moderna snabbfärjor (28 knop) som helst ska drivas med miljövänligt bränsle. Jag anser även att färjetrafiken till Gotland måste ses som vägen till Gotland och att priset måste motsvara den rörliga kostnaden för att framföra en personbil och vara konkurrenskraftigt för godstransporter. Jag anser att regeringen därför bör återkomma med ett konkret förslag till ett vägprissystem för Gotlandstrafiken.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:U319 av Leif Jakobsson m.fl. (S):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kostnaderna för pendling över Öresund.

2012/13:T203 av Anders Andersson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett förbättrat tillgänglighetsarbete med hela resan i fokus och gemensamma tillgänglighetskrav i kollektivtrafiken.

2012/13:T207 av Roger Haddad (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bättre information till tågresenärer.

2012/13:T235 av Gustaf Hoffstedt och Jan R Andersson (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Gotlandstrafiken.

2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge SJ ett samhällsuppdrag – att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ inte ska lämna något överskott till staten; pengarna ska återinvesteras i trafiken.
3. Riksdagen begär att regeringen utreder vad som orsakat de höjda priserna i kollektivtrafiken.
4. Riksdagen begär att regeringen vidtar åtgärder som gör det billigare att resa med SJ och annan kollektivtrafik jämfört med bil och flyg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa en nationellt samordnad biljettbokning för samtliga operatörer och ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan SJ och andra operatörer så att resenärer inte behöver vänta vid byten och att prioritera trafiken så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt.

2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kraven inför nästa avtalsperiod för Gotlandstrafiken måste bygga på en god tillgänglighet vad avser tidtabell, turlista och pris med moderna snabba färjor som helst ska drivas med miljövänligt bränsle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen under 2013 bör återkomma med ett konkret förslag till ett vägprissystem för Gotlandstrafiken.

2012/13:T276 av Stina Bergström m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att garantera en långsiktigt hållbar färjetrafik mellan Gotland och fastlandet.

2012/13:T289 av Adnan Dibrani och Mattias Jonsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägen inom EU.

2012/13:T303 av Erik A Eriksson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör analysera effekterna av den nya kollektivtrafiklagen och i den mån det behövs återkomma med förslag som säkerställer att offentliga aktörer inte bedriver skattesubventionerad verksamhet som äventyrar fri konkurrens på fungerande marknader.

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag som innebär att SJ ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda behovet av förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder och depåer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för stationsbyggnaderna bör flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten för bl.a. kvinnor.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett helhetsansvar och ställa tydligare krav på samordning mellan den interregionala och den regionala tågtrafiken.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ägardirektivet bör ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren staten bör avskaffas och att lönsamhetsmålet bör sänkas.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning/översyn som har till uppgift att utifrån motionens inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur målet om fördubblad resandandel för kollektivtrafiken fram till 2020 ska förverkligas.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken.

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med Bus Rapid Transit, BRT, i Sverige.

2012/13:T321 av Jan Lindholm (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av att förenkla biljettsystemet genom att införa en enda kontakt för hela resan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om yrkespendling.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om orimliga prismodeller.

2012/13:T346 av Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte öka restiden till och från Gotland med färjetrafiken.

2012/13:T354 av Lars Beckman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att se över rullstolsburnas tillgång till rullstolstaxi i hela landet.

2012/13:T368 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fraktkostnaden mellan Gotland och fastlandet.

2012/13:T371 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

2012/13:T394 av Olle Thorell m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge SJ ett tydligt samhällsuppdrag.

2012/13:T442 av Gunnar Andrén (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att av miljöskäl göra Arlanda flygplats till ett järnvägsnav.

2012/13:T463 av Adnan Dibrani m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av minskade störningar inom tågtrafiken.

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsunderhållets anslag och organisation.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om SJ AB.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Green Cargo AB.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Jernhusen AB.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Arlandabanan AB.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka andelen kollektivtrafikresenärer.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upphandling av kollektivtrafik.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utvärdering av den nya kollektivtrafiklagen.
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Gotlandstrafiken.

2012/13:T491 av Edward Riedl (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad valfrihet inom färdtjänsten.

2012/13:T504 av Valter Mutt (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en snabbutredning med uppgift att presentera ett förslag om utökade rabatter för ålderspensionärer på fjärrtågen.

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på bekväma nattåg på längre sträckor i Sverige för att minska behovet av flygresor.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att arbeta för direkta tågförbindelser och enkel prisvärd bokning för tåg till de största destinationerna i Europa.

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ställa krav på energieffektivisering i Gotlandstrafiken och vägfärjetrafiken.

BILAGA 2

Näringsutskottets yttrande 2012/13:NU4y

Vissa frågor om SJ AB och Green Cargo AB

Till trafikutskottet

Trafikutskottet beslutade den 9 april 2013 att inom ramen för sitt planerade betänkande om järnvägs- och kollektivtrafikfrågor (bet. 2012/13:TU11) ge finans- och näringsutskottet tillfälle att yttra sig över motionerna 2012/13:T236 (MP) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T320 (V) yrkande 10, 2012/13:T394 (S) och 2012/13:T477 (S) yrkandena 5 och 6.

Näringsutskottet behandlar motionsyrkandena under rubrikerna

- Översyn av SJ AB:s och Green Cargo AB:s uppdrag
- Samhällsuppdrag till SJ AB
- Ekonomiska mål för SJ AB.

Sammanfattningsvis föreslår näringsutskottet att trafikutskottet tillstyrker motion 2012/13:T477 (S) yrkandena 5 och 6 om översyn av SJ AB:s och Green Cargo AB:s uppdrag och avstyrker de övriga motionsyrkandena.

I yttrandet finns fyra avvikande meningar och ett särskilt yttrande.

Utskottets överväganden

Motionerna

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5 förordas en översyn av SJ AB:s ägardirektiv för att få bolaget att drivas utifrån ett mer samhällsnyttigt perspektiv än det rent företagsekonomiska. Motionärerna framför vidare att det finns anledning att se över ägardirektiven för Green Cargo AB för att få bolaget att arbeta ytterligare med innovativa och hållbara logistiklösningar (yrkande 6).

I motion 2012/13:T394 av Olle Thorell m.fl. (S) anförs att SJ AB bör ges ett tydligt samhällsuppdrag. Motionärerna önskar en tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företagets målsättningar.

SJ bör få ett samhällsuppdrag – att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer, framförs det i kommittémotion 2012/13:T236 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1. Vidare anser motionärerna att SJ:s vinstutdelningskrav till staten bör tas bort och att vinsten i stället ska återinvesteras i verksamheten (yrkande 2).

I partimotion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 förordas att SJ:s avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet sänks.

Vissa kompletterande uppgifter

Enligt bolagsordningen för SJ AB ska bolagets verksamhet vara att, direkt eller indirekt genom dotter- och intressebolag, bedriva persontrafik samt därmed förenlig verksamhet.

Ägaren statens nuvarande långsiktiga finansiella målsättning för SJ är en soliditet på 30 procent och en avkastning på eget kapital på 10 procent. Enligt utdelningspolicyn ska ordinarie utdelning uppgå till en tredjedel av årets vinst, då soliditetsmålet har uppnåtts. Därutöver ska extra utdelning ske om detta krävs för att uppnå en effektiv kapitalstruktur.

I budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 24 s. 71) anför regeringen att ett viktigt verktyg i ägarstyrningen är att fastställa ekonomiska mål för de statligt ägda bolagen. Syftet med målen är att förbättra värdeutvecklingen genom att bolagets lönsamhet, effektivitet och risknivå löpande mäts, följs upp och utvärderas. För att säkerställa att alla bolag har relevanta mål kommer regeringen att inom tre år ha gått igenom de ekonomiska målen för de bolag som sorterar under Finansdepartementet. Beredning av SJ:s ekonomiska mål kommer enligt uppgift att påbörjas under våren 2013.

I statens ägarpolicy för bolag med statligt ägande anges att de ekonomiska målen i huvudsak definieras inom kategorierna lönsamhetsmål (t.ex. avkastning på eget kapital), kapitalstrukturmål (t.ex. soliditet) och utdelningsmål. En viktig utgångspunkt när de ekonomiska målen fastställs för de statliga bolagen är enligt ägarpolicyen ägarens kostnad för eget kapital, eftersom denna kostnad ytterst avgör om staten som ägare får en rimlig och marknadsmässig kompensation för det risktagande ägandet i ett bolag innebär. För lönsamhetsmålet utgör kostnaden för eget kapital ett golv, eftersom en avkastning som systematiskt understiger kapitalkostnaden innebär att värde förstörs för staten som ägare.

I april 2011 uppgav statsrådet Peter Norman, med anledning av en interpellation (ip. 2010/11:322) av Marie Nordén (S) om ägarkrav på SJ, att verksamheten i SJ bedrivs i aktiebolagsform och att bolaget bedriver affärsverksamhet. Det är styrelsen och ledningen som ansvarar för operativa frågor, och ägarens inflytande utövas på bolagsstämman. Statsrådet framhöll att frågor om punktlighet, komfort och service till resenärerna ombord tillhör den operativa verksamheten. Statsrådet pekade också i sammanhanget på att SJ bedriver ett kontinuerligt kvalitetsarbete och betonade att ett konkurrenskraftigt utbud av tjänster samt nöjda kunder är en förutsättning för lönsamhet. När det gäller att se över vinstkravet på SJ konstaterades att bolaget har ett marknadsmässigt avkastningskrav. Statsrådet framförde vidare att ett frångående av krav på marknadsmässig avkastning kunde leda till statsstödsproblematik.

Enligt Green Cargo AB:s bolagsordning ska bolagets verksamhet vara att, direkt eller indirekt, tillhandahålla logistik- och godstransporttjänster till nationella och internationella kunder i huvudsak inom järnvägsområdet samt bedriva därmed förenlig verksamhet.

Näringsutskottets ställningstagande

Inledning

Utskottet behandlar motionsyrkandena under rubrikerna Översyn av SJ AB:s och Green Cargo AB:s uppdrag, Samhällsuppdrag till SJ AB och Ekonomiska mål för SJ AB.

Översyn av SJ AB:s och Green Cargo AB:s uppdrag

Staten har en viktig uppgift att på ett ansvarsfullt sätt värna, förvalta och utveckla de gemensamma tillgångar som statliga företag representerar. Målsättningen bör vara att SJ AB utvecklas till ett högklassigt järnvägsföretag som kan mäta sig med de ledande företagen i Europa när det gäller kvalitet och punktlighet. Utskottet anser att en översyn av SJ:s uppdrag bör göras i syfte att få bolaget att drivas utifrån ett mer samhällsnyttigt perspektiv än det rent företagsekonomiska.

Green Cargo AB är ett viktigt verktyg för att driva och utveckla godstrafiken på järnväg. Enligt utskottet finns det anledning att även se över Green Cargos uppdrag för att få bolaget att arbeta ytterligare med innovativa och hållbara logistiklösningar.

Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet att trafikutskottet tillstyrker motion 2012/13:T477 (S) yrkandena 5 och 6.

Samhällsuppdrag till SJ AB

Utskottet ser inga skäl för riksdagen att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av vad som anförs i motionerna 2012/13:T394 (S) och 2012/13:T236 (MP) yrkande 1 om att ge SJ ett samhällsuppdrag och föreslår därför att trafikutskottet avstyrker de aktuella motionsyrkandena.

Ekonomiska mål för SJ AB

De statliga bolagen representerar stora värden och är sammantaget en av Sveriges största arbetsgivare. Staten har således ett stort ansvar att vara en aktiv, professionell och ansvarsfull ägare. Av statens ägarpolicy för bolag med statligt ägande framgår att statens bolag ska ha en ändamålsenlig och effektiv kapitalstruktur och att kapitalstrukturen löpande ska analyseras och prövas. Inom Regeringskansliet pågår en sådan översyn för att säkerställa att alla bolag som sorterar under Finansdepartementet har relevanta ekonomiska mål. Beredning av SJ AB:s ekonomiska mål kommer enligt uppgift att påbörjas under våren 2013.

I likhet med vad som anges i statens ägarpolicy konstaterar utskottet att en viktig utgångspunkt när de ekonomiska målen fastställs för de statliga bolagen är ägarens kostnad för eget kapital, eftersom denna kostnad ytterst avgör om staten som ägare får en rimlig och marknadsmässig kompensation för det risktagande ägandet i ett bolag innebär. För lönsamhetsmålet utgör kostnaden för eget kapital ett golv, eftersom en avkastning som systematiskt understiger kapitalkostnaden innebär att värde förstörs för staten som ägare. Utskottet vill erinra om att ett frångående av krav på marknadsmässig avkastning kan leda till statsstödsproblematik.

Utskottet konstaterar att det – mot bakgrund av bl.a. EU:s konkurrens- och statsstödsregler – är viktigt att de ekonomiska målen för SJ ligger på marknadsmässiga nivåer i jämförelse med befintliga och blivande konkurrenter och ser ingen anledning att föregripa den aviserade översynen av SJ:s ekonomiska mål.

Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet att trafikutskottet avstyrker motionerna 2012/13:T236 (MP) yrkande 2 och 2012/13:T320 (V) yrkande 10.

Stockholm den 16 april 2013

På näringsutskottets vägnar

Mats Odell

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Mats Odell (KD), Jessica Polfjärd (M), Jennie Nilsson (S), Hans Rothenberg (M), Carina Adolfsson Elgestam (S), Olof Lavesson (M), Krister Örnfjäder (S), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Ann-Kristine Johansson (S), Eva Flyborg (FP), Börje Vestlund (S), Helena Lindahl (C), Karin Åström (S), Jonas Jacobsson Gjörtler (M), Anna Hagwall (SD), Kent Persson (V) och Lise Nordin (MP).

Avvikande meningar

1. Översyn av SJ AB:s och Green Cargo AB:s uppdrag (M, FP, C, KD)

Mats Odell (KD), Jessica Polfjärd (M), Hans Rothenberg (M), Olof Lavesson (M), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Eva Flyborg (FP), Helena Lindahl (C) och Jonas Jacobsson Gjørtler (M) anför:

Vi vill, när det gäller motionsförslagen om att göra en översyn av SJ AB:s och Green Cargo AB:s uppdrag, erinra om att syftet med bolagiseringen av Affärsverket statens järnvägar var att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på lika villkor med övriga operatörer på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet, samtidigt som de kan ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11).

SJ AB är en av flera aktörer på marknaden och bedriver sin verksamhet på affärsmässig grund. En vägledande princip bör därför vara att det ställs marknadsmässiga krav på bolaget för att skapa så jämlika förutsättningar som möjligt mellan statligt ägda bolag och privatägda bolag för att inte snedvrider konkurrensen. Regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta statens tillgångar så att den långsiktiga värdeutvecklingen blir den bästa möjliga och – i förekommande fall – att de särskilt beslutade samhällsuppdragen utförs. Det är enligt oss viktigt att den aktiva förvaltningen sker på ett professionellt sätt med värdeskapande som ett övergripande mål. Målet att skapa värde innefattar krav på långsiktighet, effektivitet, lönsamhet och utvecklingsförmåga samt ett miljömässigt och socialt ansvarstagande. En god ekonomi är avgörande för att SJ AB m.fl. statliga bolag ska kunna möta en ökande konkurrens, ge bra och prisvärd service och bidra till samhällsnyttan. Styrningen av de statligt ägda bolagen sker i första hand med stöd av statens ägarpolicy. Vidare sker en kontinuerlig dialog mellan å ena sidan Regeringskansliets förvaltningsorganisation och den politiska ledningen och å andra sidan styrelseordförandena och bolagen. Målen för bolagens ekonomi och verksamhet följs regelbundet upp och utvärderas.

Med hänvisning till det anförda anser vi att det inte behöver göras någon särskild översyn av SJ:s och Green Cargos uppdrag. Vi föreslår således att trafikutskottet avstyrker motion 2012/13:T477 (S) yrkandena 5 och 6.

2. Samhällsuppdrag till SJ AB (S, MP, V)

Jennie Nilsson (S), Carina Adolfsson Elgestam (S), Krister Örnfjäder (S), Ann-Kristine Johansson (S), Börje Vestlund (S), Karin Åström (S), Kent Persson (V) och Lise Nordin (MP) anför:

För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som fastställts av riksdagen och regeringen krävs att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Enligt vår mening är SJ AB det viktigaste verktyget för att uppnå detta. Att åka tåg ska vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ. Resenärernas behov ska sättas i centrum. Mot denna bakgrund anser vi att det är fel att dagens styrning av SJ endast är baserad på finansiella målsättningar. Det enda krav som ägaren staten ställer på SJ i dagsläget är att det ska gå med vinst. Detta anser vi går stick i stäv med både de transportpolitiska och de klimatpolitiska målen. Dessutom missgynnar det ofta resenärernas behov och är inte heller rimligt sett till att bolaget är en del av den grundläggande samhällsliga infrastrukturen. Vi vill därför se en väsentligt tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företagets målsättningar. Bolaget bör ges ett tydligt samhällsuppdrag. Ett genomgående tema i styrningen av SJ bör vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ. SJ bör sätta resenärerna i centrum och verka för ett ökat tågresande. Bolaget bör också aktivt medverka till att de transportpolitiska målsättningarna som fastställts av riksdagen och regeringen uppnås. Vidare anser vi att SJ bör ha en prispolitik i fråga om biljetter som gör att bolaget kan vinna marknadsandelar från andra transportslag. SJ bör planera och ansvara för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer.

Med det sagda förordar vi att trafikutskottet tillstyrker motionerna 2012/13:T394 (S) och 2012/13:T236 (MP) yrkande 1.

3. Ekonomiska mål för SJ AB (MP)

Lise Nordin (MP) anför:

Jag anser att SJ AB har en viktig roll att fylla för att skapa ett väl fungerande järnvägssystem och för att bidra till att tågresan blir det enklaste, bekvämaste och billigaste alternativet. SJ kan på så sätt hjälpa till med att hejda klimatförändringarna. Det enda krav som SJ:s ägare staten ställer på bolaget är dock att det ska gå med vinst och leverera en del av vinsten till statskassan. Detta går enligt min åsikt tvärtemot både de transportpolitiska och de klimatpolitiska målen samt missgynnar ofta resenärernas behov. Jag anser därför att SJ:s vinstutdelningskrav till staten bör tas bort och att vinsten i sin helhet i stället ska återinvesteras i verksamheten.

Med det sagda förordar jag att trafikutskottet tillstyrker motion 2012/13:T236 (MP) yrkande 2 och delvis tillstyrker motion 2012/13:T320 (V) yrkande 10.

4. Ekonomiska mål för SJ AB (V)

Kent Persson (V) anför:

SJ AB:s lönsamhetsmål uppgår till 10 procent avkastning på det egna kapitalet. Därutöver har SJ ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på 33 procent av den redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ tvingas se till marknadsandelar och konkurrera med bl.a. flyget om höginkomstresenärer, en kategori där män dominerar. Det leder, enligt min åsikt, till att kvinnors, ungdomars och pensionärers behov prioriteras ned. Jag anser även att avkastningskravet missgynnar den regionala utvecklingen eftersom SJ prioriterar bort lågtrafikerade sträckor. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav och höga lönsamhetsmål skulle bolaget kunna sänka priserna på biljetter eller enklare återinvestera i nya tåg och vagnar, vilket i sin tur skulle bidra till att fler kunde åka kollektivt och till att miljö- och klimatpåverkan minskade. Jag anser därför att SJ:s avkastningskrav till ägaren staten bör avskaffas och lönsamhetsmålet sänkas.

Med det sagda förordar jag att trafikutskottet tillstyrker motion 2012/13:T320 (V) yrkande 10 och delvis tillstyrker motion 2012/13:T236 (MP) yrkande 2.

Särskilda yttranden

Samhällsuppdrag till SJ AB (SD)

Anna Hagwall (SD) anför:

Utskottet har i det föregående förordat att en översyn av SJ AB:s uppdrag bör göras med inriktningen att få bolaget att drivas utifrån ett mer samhällsnyttigt perspektiv. Jag ser ingen anledning att föregripa den översynen och nu besluta om samhällsuppdrag för SJ.

BILAGA 3

Finansutskottets yttrande
2012/13:FiU11y

Vissa frågor om SJ AB och Green Cargo
AB

Till trafikutskottet

Den 9 april 2013 beslutade trafikutskottet att bereda finansutskottet tillfälle att yttra sig över motioner från allmänna motionstiden 2012 om bl.a. SJ AB:s ekonomiska mål. Finansutskottet har valt att avgränsa sitt yttrande till ärendets budgetmässiga aspekter och principiella aspekter som rör förvaltningen av statens ägande samt frågan om eventuellt statsstöd. Med budgetmässiga aspekter avses här i huvudsak potentiella effekter på statsbudgeten av ändrade ekonomiska mål samt beslutsordningen enligt rambeslutsmodellen.

Utskottets överväganden

Motionerna

I motion 2012/13:T236 yrkande 1 anför Stina Bergström m.fl. (MP) att SJ bör få ett samhällsuppdrag. Enligt motionärerna bör SJ planera och ansvara för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. På sikt bör de statliga tågbolagen kunna samsas om en europeisk tidtabell mellan större städer. Motionärerna menar att det är naturligt att SJ ska förnyas och utvecklas för att vara stommen i det svenska nationella järnvägsnätet och vår länk till grannländerna. Det integrerade företagets styrka är att det har ansvar för optimeringen av hela systemet, i synnerhet vad gäller persontrafiken. I yrkande 2 konstaterar motionärerna att det enda krav som SJ:s ägare staten ställer på bolaget är att det ska gå med vinst. Detta går, menar motionärerna, stick i stäv med både de transportpolitiska och de klimatpolitiska målen samt missgynnar ofta resenärens behov. Motionärerna anser att det ska vara enkelt att åka tåg och att resenärernas behov ska sättas i centrum. Därför bör, menar motionärerna, SJ:s vinstutdelningskrav tas bort och vinsten i stället återinvesteras i verksamheten.

I partimotion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 konstaterar motionärerna att SJ:s avkastningskrav leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ tvingas se till marknadsandelar och konkurrera med bl.a. flyget om höginkomstresenärer, där män dominerar. Det leder enligt motionärerna till att kvinnors, ungdomars och pensionärens behov prioriteras ned. Motionärerna framför vidare att avkastningskravet missgynnar den regionala utvecklingen eftersom SJ prioriterar bort lågtrafikerade sträckor. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav och höga lönsamhetsmål skulle SJ kunna sänka priserna på biljetter eller enklare reinvestera i nya tåg och vagnar, vilket i sin tur skulle bidra till att fler kan åka kollektivt och till att miljö- och klimatpåverkan minskar. Motionärerna yrkar därför att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet sänks.

I motion 2012/13:T394 anför Olle Thorell m.fl. (S) att väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Motionärerna påminner om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet, och de framför att SJ är det viktigaste verktyget för att uppnå detta. Motionärerna invänder vidare mot att dagens styrning av SJ endast är baserad på finansiella målsättningar, vilket inte är rimligt sett till att bolaget är en del av den grundläggande samhällsliga infrastrukturen. Motionärerna vill se en tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företagets målsättningar. Enligt motionärerna bör

ett genomgående tema i styrningen av SJ vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ, och bolaget bör aktivt medverka till att uppnå de transportpolitiska målsättningar som fastställts av riksdagen och regeringen. Vidare anges i motionen att SJ ska ha en prispolitik i fråga om biljetter som gör att de kan vinna marknadsandelar från andra transportslag. Mot denna bakgrund yrkas i motionen att SJ ska ges ett tydligt samhällsuppdrag.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) framförs i yrkande 5 att SJ AB:s ägardirektiv måste ses över för att få bolaget att drivas utifrån ett mer samhällsnyttigt perspektiv än det rent företagsekonomiska. Motionärerna menar att om man sparar in på bemanning och underhåll riskerar man dyra bakslag som går ut över punktligheten. Motionärerna anser att SJ AB ska sätta resenärens upplevelse i centrum och utvecklas till ett av de ledande tågbolagen i Europa. I yrkande 6 konstateras att det statligt ägda Green Cargo AB är ett viktigt verktyg för att driva och utveckla godstrafiken på järnväg. Motionärerna menar därför att det finns anledning att se över ägardirektiven för att få Green Cargo att arbeta än mer med innovativa och hållbara logistiklösningar.

Kompletterande information

Regeringens förvaltning av statens ägande

Regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta statens ägande i bolag så att den långsiktiga värdeutvecklingen blir den bästa möjliga och, i förekommande fall, att de särskilt uttryckta samhällsuppdragen utförs väl (se budgetpropositionen för 2013 utg.omr. 24).

De ekonomiska målen för SJ och Green Cargo

SJ AB är ett helägt statligt bolag. Av regeringens redogörelse för 2012 för företag med statligt ägande framgår mål och utdelningspolicy för SJ AB (skr. 2011/12:140). Ägarens långsiktiga finansiella målsättning för SJ är en soliditet på 30 procent och en avkastning på eget kapital på 10 procent. Ordinarie utdelning ska uppgå till en tredjedel av årets vinst då soliditetsmålet har uppnåtts. Därutöver ska extra utdelning ske om detta krävs för att uppnå en effektiv kapitalstruktur. Under 2012 uppgick enligt SJ:s årsredovisning soliditeten till 51,1 procent och avkastningen på eget kapital till 10,3 procent. I förslaget till vinstdisposition föreslår styrelsen att SJ för räkenskapsåret 2012 ska lämna en utdelning på totalt 157 miljoner kronor till aktieägaren, dvs. till staten.

Också Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten. Den långsiktiga finansiella målsättningen för Green Cargo är en soliditet på 30 procent och en avkastning på eget kapital på 10 procent. Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt då soliditetsmålet har uppnåtts. Enligt årsredovisningen för 2012 uppgick soliditeten till 36 procent och avkastningen på eget kapital till 35 procent. Ingen vinstutdelning föreslås av styrelsen för räkenskapsåret 2012.

I budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 24 s. 71) skriver regeringen att ett viktigt verktyg i ägarstyrningen är att fastställa ekonomiska mål för de statligt styrda bolagen. Syftet med målen är att förbättra värdeutvecklingen genom att bolagets lönsamhet, effektivitet och risknivå löpande mäts, följs upp och utvärderas. För att säkerställa att alla bolag har relevanta mål kommer regeringen att inom tre år ha gått igenom de ekonomiska målen för de bolag som sorterar under Finansdepartementet. Enligt uppgift från Finansdepartementet kommer beredning av SJ AB:s ekonomiska mål att påbörjas under våren.

Bestämmelser om statsstöd

Bestämmelser om statsstöd finns i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) i artiklarna 107–109. Artikel 107.1 innehåller ett generellt förbud mot statligt stöd. Av artikel 107.2 och 107.3 framgår emellertid att statligt stöd i vissa fall är eller kan vara förenligt med den inre marknaden och i så fall tillåtet. Det gäller t.ex. stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter under vissa förutsättningar eller stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen till vissa regioner under särskilt angivna förutsättningar.

I artikel 107.1 anges att om inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

Enligt Statsstödsutredningens betänkande Olagligt statsstöd (SOU 2011:69 s. 78) avses med överföring inte enbart direkta överföringar av offentliga medel utan även exempelvis avståenden från krav. Exempel på åtgärder som ansetts som stöd är direkta bidrag, räntesubventioner, försäljning eller köp till särskilt förmånliga villkor, kapitaltillskott, avstående från fordringar och skattelättnader. I sitt betänkande pekar Statsstödsutredningen även på att det inte krävs att en medlemsstat har en önskan att stödja ett företag genom en viss åtgärd för att det ska kunna vara fråga om stöd enligt artikel 107.1 (s. 80).

Frågan om avkastningskrav på SJ behandlades i ett interpellationssvar i april 2011 av statsrådet Peter Norman med anledning av en interpellation (ip. 2010/11:322) av Marie Nordén (S). Statsrådet konstaterade bl.a. att SJ har ett marknadsmässigt avkastningskrav och att ett frångående av krav på marknadsmässig avkastning kunde leda till statsstödsproblematik.

Utskottets ställningstagande

Finansutskottet har valt att avgränsa sitt yttrande till ärendets budgetmässiga aspekter och principiella aspekter som rör förvaltningen av statens ägande samt frågan om eventuellt statsstöd. Med budgetmässiga aspekter avses här i huvudsak potentiella effekter på statsbudgeten av ändrade ekonomiska mål samt beslutsordningen enligt rambeslutsmodellen.

I de här aktuella motionerna finns förslag som på olika sätt berör ändringar av de ekonomiska målen för SJ, antingen genom att sänka avkastningskravet på bolaget eller genom att ändra principerna för vinstutdelning till staten. De ekonomiska målen utformning och uppföljning är centrala i ägarstyrningen. Utskottet har noterat att regeringen i budgetpropositionen för 2013 anger att man avser att gå igenom de ekonomiska målen för de bolag som sorterar under Finansdepartementet, däribland SJ. Syftet är att säkerställa att alla bolag har relevanta mål.

Utskottet vill först säga något om effekterna på statsbudgeten av ändrade avkastningskrav och vinstutdelningsprinciper. Avkastningen kan beräknas som kvoten mellan ett bolags nettoresultat och (justerat) eget kapital. En minskad avkastning kan därmed uppnås genom minskat resultat (som minskar underlaget för vinstutdelning till ägaren) eller ökat eget kapital (som kan åstadkommas exempelvis genom mindre utdelningar). Effekten på statsbudgeten till följd av lägre avkastningskrav uppkommer således genom att den potentiella utdelningen till aktieägarna, dvs. staten, minskar. Detta skulle synas i statsbudgeten under inkomsttitel 2000 Inkomster av statens verksamhet, som bl.a. inkluderar utdelningar från statens aktieinnehav. Allt annat lika skulle därmed också statsbudgetens saldo försvagas med motsvarande summa som den minskade utdelningen. Här ska tilläggas att det i allmänhet torde finnas en viss fördröjning innan en beslutad ändrad målsättning om avkastningen slår igenom i form av exempelvis lägre vinst och utdelning och därigenom får effekt på statsbudgeten.

De aktuella motionsförslagen har, som framgått, potentiella effekter på statsbudgetens inkomstsida. Här vill utskottet påminna om att riksdagens beslut om beräkningen av inkomsterna i statens budget är en del i det s.k. rambeslutet, där också beslutet om ramarna för samtliga utgiftsområden ingår. Rambeslutet innebär att riksdagen genom ett och samma beslut tar ställning till samtliga utgiftsramar och till inkomstberäkningen. Den sistnämnda beräknas utifrån det befintliga regelverket för inkomstsidan samt utifrån förslag om ändringar i detta regelverk. Finansutskottet har tidigare i ett yttrande till socialförsäkringsutskottet behandlat intentionerna bakom rambeslutsmodellen när det gäller inkomstsidan (se yttr. 2006/07:FiU3y). Utskottet anser att det är viktigt att riksdagen håller fast vid de intentioner som fanns i Riksdagsutredningens förslag vid reformeringen av budgetprocessen och vid ambitionen att koordinera budgetens inkomst- och utgiftssidor. Inkomstramen skulle enligt Riksdagsutredningen betraktas som ett slags regelram.

De motionsförslag som här är aktuella är formulerade som tillkännagivanden till regeringen om att göra vissa ändringar i ägardirektiven för statliga bolag som SJ och Green Cargo. Förslagen är inte tidsbestämda. Som framgått ovan påverkar ändrade avkastningskrav och vinstutdelningsprinciper statsbudgetens inkomster. Det betyder att sådana förändringar, om de påverkar inkomsterna för budgetåret, bör beaktas i inkomstberäkningen inom ramen för den årliga budgetprocessen.

Utskottet vill också betona att statliga bolags avkastningskrav inte i första hand ska ses utifrån ett budgetpolitiskt perspektiv utan utifrån perspektivet att de statligt ägda företagen ska styras på ett sådant sätt att den långsiktiga värdeutvecklingen för bolagen blir den bästa möjliga. Detta är särskilt viktigt då de statligt ägda bolagen representerar stora ekonomiska värden, vilket ställer krav på en väl utformad och professionell styrning av bolagen, med en klar ansvarsfördelning mellan ägaren och bolagen. Erfarenhetsmässigt har krav på effektivitet, lönsamhet och marknadsmässighet varit av central betydelse för god företagsstyrning och ett långsiktigt värdeskapande. Konkurrensutsatta statligt ägda bolag bör således inte ges en särställning på de marknader där de är verksamma utan bör omfattas av normala strikta konkurrensregler, där väl avvägda avkastningskrav upprätthålls, för att skapa så jämlika förutsättningar för alla aktörer som möjligt.

Med anledning av motionsförslagen om att ändra SJ:s avkastningskrav anser utskottet vidare att det i så fall skulle behöva utredas hur sänkta avkastningskrav skulle förhålla sig till gällande statsstödsregler. Som utskottet tagit upp under avsnittet Kompletterande information kan ett frångående av krav på marknadsmässig avkastning eventuellt vara i strid med EU:s statsstödsregler. Utskottet vill påminna om att Sverige, som en öppen exportberoende ekonomi, har all anledning att värna en strikt tillämpning av reglerna om statsstöd, för att främja god konkurrens.

Utskottet har vid upprepade tillfällen, senast i ett yttrande till socialförsäkringsutskottet och även i samband med behandlingen av regeringens skrivelse Ramverk för finanspolitiken, framhållit den breda parlamentariska förankring som sedan mitten av 1990-talet finns kring behovet av sunda offentliga finanser och hur det finanspolitiska ramverket ska användas för att uppnå detta (se yttr. 2012/13:FiU10y och bet. 2010/11:FiU42). Den nya budgetprocessen, med bl.a. användningen av rambeslutsmodellen i riksdagen, har varit en starkt bidragande faktor till den goda utvecklingen av de offentliga finanserna sedan mitten av 1990-talet.

Stockholm den 18 april 2013

På finansutskottets vägnar

Anna Kinberg Batra

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anna Kinberg Batra (M), Fredrik Olovsson (S), Peder Wachtmeister (M), Jörgen Hellman (S), Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M), Carl B Hamilton (FP), Bo Bernhardsson (S), Per Åsling (C), Marie Nordén (S), Staffan Anger (M), Anders Sellström (KD), Sven-Olof Sällström (SD), Ardalan Shekarabi (S), Edip Noyan (M), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Monica Green (S).

Avvikande meningar

1. Budgetmässiga aspekter (S, MP)

Fredrik Olovsson (S), Jörgen Hellman (S), Bo Bernhardsson (S), Marie Nordén (S), Ardalan Shekarabi (S), Mats Pertoft (MP) och Monica Green (S) anför:

Utskottets majoritet har i sitt yttrande till Trafikutskottet valt att lyfta fram och kommentera en rad olika frågor och perspektiv. Vi menar att det inte i första hand är finansutskottets ansvar att yttra sig över alla dessa.

De aktuella motionsförslagen har, som utskottsmajoriteten påpekar, potentiella effekter på statsbudgetens inkomstsida. Det är därför relevant att påminna om att riksdagens beslut om beräkningen av inkomsterna i statens budget är en del i det s.k. rambeslutet, där också beslutet om ramarna för samtliga utgiftsområden ingår.

De aktuella motionsförslagen är emellertid formulerade som tillkännagivanden till regeringen, och förslagen är inte tidsbestämda. Beslut om ändringar i avkastningskraven tas i samband med de statliga företagens bolagsstämmor. Som framgått ovan påverkar ändrade avkastningskrav och vinstutdelningsprinciper statsbudgetens inkomster. Det betyder att sådana förändringar, om de påverkar inkomsterna för budgetåret, bör beaktas i inkomstberäkningen inom ramen för den årliga budgetprocessen.

Utskottet har vid upprepade tillfällen och i full enighet framhållit den breda parlamentariska förankring som sedan mitten av 1990-talet finns kring behovet av sunda offentliga finanser och hur det finanspolitiska ramverket ska användas för att uppnå detta (se ytr. 2012/13:FiU10y och bet. 2010/11:FiU42). Den nya budgetprocessen, med bl.a. användningen av rambeslutsmodellen i riksdagen, har varit en starkt bidragande faktor till den goda utvecklingen av de offentliga finanserna sedan mitten av 1990-talet.

2. SJ:s avkastningskrav (V)

Jacob Johnson (V) anför:

SJ är av staten skyldig att skapa företagsekonomisk vinst. SJ:s lönsamhetsmål uppgår till 10 procent avkastning på det egna kapitalet. Därutöver har SJ ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på 33 procent av den redovisade nettovinsten.

Avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ tvingas se till marknadsandelar och t.ex. konkurrera med flyget om höginkomstresenärer, där män dominerar. Det gör att kvinnors, ungdomars och pensionärs behov prioriteras ned.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen, eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill

minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav och så höga lönsamhetsmål, skulle SJ kunna sänka priserna på biljetter eller enklare reinvestera i nya tåg och vagnar. Det skulle bidra till att fler kan åka kollektivt och att miljö- och klimatpåverkan minskar. Jag anser därför att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet sänks. Med det sagda förordar jag att trafikutskottet tillstyrker motion 2012/13:T320 (V) yrkande 10.