



Järnvägspolitiska frågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens skrivelse 2013/14:201 Riksrevisionens rapport om tågförseningar. Vidare behandlas 3 följdmotioner och 23 motionsyrkanden om järnvägsfrågor från allmänna motionstiden 2013. Motionsyrkandena avser bl.a. järnvägssystemets reglering, samhällsupdrag, underhåll av statens järnvägsinfrastruktur, banavgifter, kapacitetstilldelning och trafikledning samt statistikfrågor.

Med anledning av motionsförslagen föreslår utskottet att riksdagen riktar fyra tillkännagivanden till regeringen.

I det första tillkännagivandet framförs att regeringen bör se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter i högre utsträckning kan tillgodoses.

I det andra tillkännagivandet framhålls att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsansläggningens status och entreprenörernas utförda arbete. Vidare föreslår utskottet att regeringen bör se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut.

I det tredje tillkännagivandet framförs att regeringen skyndsamt bör utreda hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen kan bli mer effektiva.

I det fjärde tillkännagivandet framhålls att regeringen bör utreda hur tillgången på tillförlitlig och offentlig statistik över punktlighet kan säkerställas liksom möjligheterna att offentliggöra statistik över resande.

Utskottet avstyrker övriga motionsförslag och framhåller att en öppen marknad för person- och godstrafik på järnvägarna har bättre förutsättningar att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig järnvägstrafik. Utskottet lyfter även fram att utvecklingen av ett system som underlättar för resenärer och ett tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem för alla är av stor betydelse.

Utskottet föreslår även att regeringens skrivelse läggs till handlingarna.

I betänkandet finns nio reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Utskottets överväganden	7
Bakgrund	7
Järnvägssystemets reglering	15
Samhällsuppdrag	17
Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur	21
Banavgifter	26
Kvalitetsavgifter	29
Kapacitetstilldelning och trafikledning	31
Resenärsfrågor	33
Europeisk järnvägssamordning	37
Statistik	39
Regeringens skrivelse om tågförseningar	40
Reservationer	41
1. Järnvägssystemets reglering, punkt 1 (V)	41
2. Samhällsuppdrag, punkt 2 (M, FP, C, KD)	42
3. Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur, punkt 3 (M, FP, C, KD)	44
4. Banavgifter, punkt 4 (S, MP, V)	46
5. Kvalitetsavgifter, punkt 5 (S)	48
6. Kapacitetstilldelning och trafikledning, punkt 6 (M, FP, C, KD)	49
7. Resenärsfrågor, punkt 7 (S, SD)	50
8. Resenärsfrågor, punkt 7 (MP, V)	51
9. Statistik, punkt 9 (M, FP, C, KD)	52
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	53
Skrivelsen	53
Följdmotionerna	53
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013	54

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Järnvägssystemets reglering

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Fi254 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9,

2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 5 och

2013/14:T496 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

Reservation 1 (V)

2. Samhällsuppdrag

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen bör se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter i högre utsträckning kan tillgodoses. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9,

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7,

2013/14:T363 av Pia Nilsson m.fl. (S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 10–12.

Reservation 2 (M, FP, C, KD)

3. Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsansläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T415 av Peter Hultqvist och Kurt Kvarnström (båda S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8 i denna del och

bifaller delvis motionerna

2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 3,

2013/14:T419 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S) och

2013/14:T501 av Anna Wallén m.fl. (S).

Reservation 3 (M, FP, C, KD)

4. Banavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5,

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4,
2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 10 och
2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 12.

Reservation 4 (S, MP, V)

5. Kvalitetsavgifter

Riksdagen avslår motion

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Reservation 5 (S)

6. Kapacitetstilldelning och trafikledning

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen skyndsamt bör utreda hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen kan bli mer effektiva. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4,

2013/14:T302 av Fredrik Olovsson (S),

2013/14:T369 av Ingela Nylund Watz och Hans Ekström (båda S) och

2013/14:T533 av Roger Tiefensee (C).

Reservation 6 (M, FP, C, KD)

7. Resenärsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5,

2013/14:T208 av Johan Andersson (S),

2013/14:T218 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 1–3,

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och

2013/14:T481 av Catharina Bråkenhielm (S).

Reservation 7 (S, SD)

Reservation 8 (MP, V)

8. Europeisk järnvägssamordning

Riksdagen avslår motion

2013/14:T305 av Adnan Dibrani (S).

9. Statistik

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att utreda hur tillgången på tillförlitlig och offentlig statistik över punktlighet kan säkerställas liksom möjligheterna att offentliggöra statistik över resande. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 7 och 8.

Reservation 9 (M, FP, C, KD)

10. Regeringens skrivelse om tågförseningar

Riksdagen lägger skrivelse 2013/14:201 till handlingarna.

Stockholm den 5 juni 2014

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), 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), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Christer Akej (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens skrivelse 2013/14:201 Riksrevisionens rapport om tåg förseningar. Riksrevisionen har granskat om regeringen har gett myndigheterna och aktörerna på järnvägsmarknaden förutsättningar och incitament som bidrar till järnvägens punktlighet. Vidare har Riksrevisionen granskat om statliga myndigheter har åtgärdat, följt upp och återrapporterat förekommande brister som har betydelse för punktligheten. Riksrevisionens granskning har redovisats i rapporten Tåg förseningar – orsaker, ansvar och åtgärder (RiR 2013:18). Riksrevisor Claes Norgren m.fl. informerade den 20 februari 2014 utskottet om innehållet i Riksrevisionens granskningsrapport. Riksdagen överlämnade rapporten till regeringen den 3 december 2013. Regeringen remitterade granskningsrapporten till Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Regeringen överlämnade sedermera sin skrivelse till riksdagen den 27 mars 2014. Med anledning av skrivelsen har tre följdmotioner väckts.

I betänkandet behandlas även 23 motionsförslag inom det järnvägspolitiska området från den allmänna motionstiden 2013.

I samband med ärendets beredning informerade infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd och generaldirektörerna Gunnar Malm, Trafikverket, och Staffan Widlert, Transportstyrelsen, den 26 november 2013 utskottet om drift och underhåll av järnvägens infrastruktur. Den 3 december 2013 informerade företrädare för Trafikverket utskottet om vinterförberedelser. Vidare sammanträffade utskottet den 19 mars 2014 med företrädare för SJ AB. Utredaren Gunnar Alexandersson var också i utskottet den 5 december 2013 och informerade om sitt delbetänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83).

Utskottet behandlar frågor om satsningar på statens transportinfrastruktur i betänkande 2013/14:TU20 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser i granskningsrapporten Tåg förseningar – orsaker, ansvar och åtgärder (RiR 2013:18). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten.

Utskottets överväganden

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 stambanenätet medan länsstrafikhuvudmännen 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 2007 då SJ:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. 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 persontrafik 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: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 möjliggöra att tågen ska kunna 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 järnvägarna 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 i internationell trafik, dvs. lastning och lossning inom ett land där järnvägsföretaget inte har sitt säte. För att den fria marknaden inte ska påverka säkerheten inom systemen, innehöll paketet även ett direktiv om järnvägssäkerhet. Vidare uppdaterades direktiven om driftskompatibilitet, och en ny europeisk järnvägsmyndighet för driftskompatibilitet och säkerhet – Europeiska järnvägsbyrån (entity in charge of maintenance, ERA) – inrättades. Det andra järnvägspaketet syftade också till att i övrigt gå vidare med den marknadsöppning som hade 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. Genom ändringar i säkerhetsdirektivet har det bl.a. införts krav på att varje fordon ska ha en underhållsansvarig enhet och på certifiering av ECM för godsvagnar. Vidare har kommissionen omarbetat det första järnvägspaketet, och 2012 antogs ett direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Det s.k. SERA-direktivet ska vara införlivat i medlemsstaternas lagstiftning sommaren 2015.

Mot bakgrund av att järnvägstrafiken trots vidtagna åtgärder har en låg marknadsandel i förhållande till de olika transportsättens andel av de totala transporterna 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 ska 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.

Utredningen om järnvägens organisation

Hösten 2012 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation borde genomföras (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare skulle göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med utredningen är att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredaren lämnade den 2 december 2013 delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83). Den 18 december 2013 anordnade utredningen ett remissmöte i riksdagen. I utredningens delbetänkande görs bl.a. en inventering och redogörelse för potentiella förbättringsområden. I april 2014 fattade regeringen beslut om ett tilläggsdirektiv för utredningen (dir. 2014:52). Utredningens uppdrag ska redovisas senast den 30 juni 2015.

Riksrevisionens rapport Tågförseningar – orsaker och åtgärder (RiR 2013:18)

Granskningens omfattning

Riksrevisionen har i rapporten granskat hur järnvägen fungerar utifrån ett antal olika aspekter med betydelse för tågförseningar. Riksrevisionen konstaterar att järnvägen är ett komplext system, och för att det ska fungera effektivt måste olika verksamhetsdelar fungera väl tillsammans. Riksrevisionen menar dock att det under senare år har varit tydligt att systemet har stora problem, och revisionens förstudie visar indikationer på att tågförseningarna inte enbart kan förklaras av otillräckliga investeringar i nya banor eller i banunderhåll utan också är symtom på ineffektiviteter i den statliga och privata järnvägsverksamheten samt en otillräcklig statlig styrning av järnvägstrafikens aktörer.

Mot den bakgrunden har Riksrevisionen granskat om regeringen har gett myndigheterna och aktörerna på järnvägsmarknaden förutsättningar och incitament som kan bidra till järnvägens punktlighet. Riksrevisionen har också granskat om ansvariga myndigheter har åtgärdat, följt upp och återrapporterat förekommande brister som har betydelse för punktligheten.

Riksrevisionens granskning fokuserar på regeringen, Trafikverket, Transportstyrelsen, SJ och Jernhusen.

Granskningens resultat

Riksrevisionens övergripande slutsats är att det finns en outnyttjad potential i användningen av befintliga banor. Enligt Riksrevisionen går det att effektivisera såväl planering och styrning av infrastrukturens underhålls- och treprenader, trafikledning, depåfrågor, kapacitetstilldelning och tågdrift som fordonsunderhåll. Riksrevisionen menar att om denna förmåga utnyttjades mer skulle den ge snabbare effekt på punktligheten och inte vara så kostsam som investeringar i infrastruktur.

Riksrevisionen lyfter i sin granskning fram att regeringen vid den successiva omregleringen av järnvägsmarknaden inte har gjort en tillräcklig analys av de nödvändiga förutsättningarna för punktlighet på järnvägen. Riksrevisionen pekar bl.a. på att regeringen inte har gett järnvägens aktörer tillräckliga förutsättningar i form av regelverk, incitamentsstruktur, kapacitetsutnyttjande och tillsyn.

Riksrevisionen konstaterar vidare att Trafikverket har tagit ett antal initiativ med förbättrad punktlighet som mål. Däremot menar Riksrevisionen att det finns mycket kvar att göra och att det är för tidigt att kunna avgöra vad Trafikverkets åtgärder kommer att ge för effekter.

Riksrevisionen har dock även funnit att det finns svagheter i Trafikverkets statistikarbete som innebär att verkets uttalanden om punktlighetens förbättringar under senare år är osäkra. Detsamma gäller uppgifter om orsakerna till tågförseningar, menar Riksrevisionen.

Granskningen visar att Trafikverket inte har utvecklat en metod för kapacitetstilldelning som garanterar det mest samhällsekonomiskt effektiva resultatet. Vidare har Riksrevisionen sett att nuvarande depåverksamhet inte gynnar järnvägens utveckling så att förseningar motverkas. I granskningen framhålls att en konsekvens av ineffektiv depåverksamhet blir att det förebyggande underhållet av fordon blir eftersatt och att omfattande tomtransporter tar kapacitet i anspråk från tågtrafiken.

Riksrevisionen menar även att Transportstyrelsens tillsyn och marknadsövervakning är otillräcklig och inte stöder punktlighetsarbetet. Regeringen har inte heller tydligt preciserat vad styrelsens tillsyn och marknadsövervakning ska omfatta och vad som ska återrapporteras.

Riksrevisionens rekommendationer

Mot bakgrund av den granskning som Riksrevisionen har genomfört rekommenderar revisionen i korthet regeringen, Trafikverket och Transportstyrelsen följande.

Till regeringen

- Utreda om det behövs förändringar i den nationella järnvägslagstiftningen och tillsynen genom att se om lagstiftningen behöver förändras dels med uttryckliga krav på spårens och fordonens standard och kvalitet, dels för att skapa ett större handlingsutrymme för samhällsekonomisk effektivitet.
- Förbättra incitamenten för att marknadens aktörer ska vidta förebyggande åtgärder mot tågförseningar genom att se till att kvalitetsavgiftssystemet skyndsamt får den funktionalitet som behövs för att det i praktiken ska ge incitament.
- Öka den samhällsekonomiska effektiviteten i kapacitetstilldelningen av tåglägen och tider för banarbeten genom att bl.a. undersöka möjligheten att mer skyndsamt uppfylla järnvägslagens krav på marginalkostnadsprissättning och ställa krav på Trafikverkets genomförande och återrapportering av samhällsekonomisk effektivitet i tidtabelläggnings.
- Tydliggöra Trafikverkets ansvar för att underlätta byggnation av moderna underhållsdepåer på rätt ställen i förhållande till trafikmönstret och därmed frigöra kapacitet till huvudspåren.
- Utse en oberoende officiell statistikansvarig myndighet för punktlighetsstatistiken som uppfyller kraven på officiell statistik.
- Prioritera en långsiktig anslagstilldelning eftersom planeringen av banarbeten är komplex och svår att genomföra med kort varsel.

Till Trafikverket

- Förstärka analyskompetensen och prioritera forskning i verksamheten som har betydelse för punktligheten genom att förstärka analyskompetensen i statistikproduktionen, orsakskodningen, depåfrågor och i kapacitetstilldelningen av tåglägen och tider för banarbeten samt prioritera både kortsiktig och långsiktig forskning för att se till att kapacitetstilldelningen blir samhällsekonomiskt effektiv.
- Styra underhållsentreprenörer kraftfullare genom att infoga kvalitetsaspekter i upphandlingen, förstärka incitamentsstrukturen i entreprenadkontrakten, förbättra uppföljningen av entreprenadkontrakten och genomföra sanktioner i de fall kvalitetskraven inte uppfylls.
- Förstärka och utveckla effektsamband genom att bygga upp system för att kunna utvärdera vilka effekter vidtagna underhållsåtgärder ger på punktligheten, genomföra ett mer systematiskt banunderhåll så att svaga länkar i hela bansträckor upptäcks och underhålls samt analysera skälen till att andelen orsakade fel i förhållande till trafikmängd och komplexitet skiljer sig kraftigt mellan trafikledningscentralerna.

Till Transportstyrelsen

- Se till att tillsynen över systemen för kapacitetstilldelning, depåfrågor och kvalitetsavgifter främjar tågtrafikens punktlighet.

- Skyndsamt inleda arbetet med marknadsövervakning och utforma ett program för hur marknadsövervakningen långsamt ska utformas för att identifiera eventuella brister på järnvägsmarknaden.

Regeringens skrivelse 2013/14:201

Regeringens bedömning

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser i granskningen av om regeringen har gett myndigheterna och aktörerna på järnvägsmarknaden förutsättningar och incitament som bidrar till järnvägens punktlighet (RiR 2013:18).

Regeringen inleder med att konstatera att den delar Riksrevisionens uppfattning att det finns möjligheter att ytterligare förbättra järnvägens funktionssätt och skapa förutsättningar för att transportkunderna ska kunna erbjudas bättre och effektivare transporttjänster med tåg. Regeringen anger att tydliga förbättringar har ägt rum de senaste decennierna och att det är ytterst viktigt att åtgärder fortsätter att vidtas för att öka järnvägens förmåga att bidra till ett hållbart transportsystem. Regeringen framför dock att arbetet med att förbättra tågtransporttjänsternas kvalitet behöver intensifieras och att punktlighet och pålitlighet är ytterst viktiga delar av detta. Riksrevisionen har framfört att den anser att regeringen inte har identifierat punktlighet som en riskfaktor vid den successiva marknadsöppningen av järnvägen. I skrivelsen framhåller regeringen att det övergripande syftet med de senaste decenniernas omregleringar har varit att förbättra järnvägssektorns effektivitet och förmåga att erbjuda kunderna attraktiva transporttjänster.

Regler för fordon och infrastruktur

Riksrevisionen har i sin granskning lyft fram att det är en brist att det saknas lagkrav på spårens och fordonens kvalitet med betydelse för punktligheten annat än det som följer av säkerhetsregleringen och att Transportstyrelsen därmed inte utövar tillsyn i detta avseende.

I skrivelsen framhåller regeringen att det är viktigt att fordon och järnvägsinfrastruktur är av tillräckligt hög kvalitet för att förseningar i tågtrafiken ska kunna reduceras till ett minimum. Regeringen menar dock att existerande regler för fordon och infrastruktur m.m. i huvudsak är tillräckliga. I skrivelsen påminner regeringen om att det redan finns harmoniserande EU-rätt på området som ska se till att tågtrafiken är tillförlitlig och som inte endast är till för att uppnå säkerhet. Regeringen menar vidare att detaljerade tekniska regler om teknisk utformning långt ifrån alltid är ett effektivt styrmedel för att åstadkomma det som är önskvärt.

Samhällsekonomisk effektivitet

I skrivelsen framhåller regeringen att den delar Riksrevisionens uppfattning att transportförsörjningen bör vara samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar. Regeringen anger att det är svårt att se hur ett större handlingsutrymme kan åstadkommas med hjälp av en lagändring. Vidare framför regeringen att fokus bör läggas på strukturåtgärder som syftar till att förbättra depåmarknadens funktionssätt.

Förbättrat kvalitetsavgiftssystem

Riksrevisionen har framfört att regeringen bör se till att orsakskodningen i systemet förbättras samt att högre avgifter behöver tas ut för att de ska ge styrande effekt. I skrivelsen anger regeringen att bestämmelserna om orsakskodning och avgiftsnivå är reglerade i järnvägslagen och att Transportstyrelsen utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen. Regeringen menar därför att den är förhindrad att ha åsikter om hur enskilda infrastrukturförvaltare lever upp till kraven på registrering av avvikelser och hur de har valt att utforma kvalitetsavgiftssystemet.

Avgifter för följd förseningar och inställda tåg

Regeringen instämmer med Riksrevisionen om att bestämmelserna om kvalitetsavgifter är ett verktyg för att effektivisera järnvägssystemet som bör utvecklas och kompletteras. I skrivelsen anges att med färre avvikelser minskar risken att skada uppstår till följd av driftstörningar, vilket gagnar samtliga verksamhetsutövare och ytterst resenärer och godstransportkunder. Regeringen framhåller dock att det är viktigt att påpeka att systemet med kvalitetsavgifter inte är till för att kompensera skadelidande parter för konsekvenserna av avvikelser från avtalade villkor.

Fastställande av kvalitetsavgifter

Regeringen konstaterar att det inte är meningsfullt att utreda om en organisation som inte är part i trafikeringsavtalen ska fastställa kvalitetsavgifter eftersom nuvarande ordning är reglerad i EU-rätten.

Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur

I skrivelsen konstaterar regeringen att resurstilldelningen bör ske på ett sätt som leder till tillfredsställande förutsägbarhet för Trafikverket och andra berörda av beslut om tillförande av ekonomiska resurser till underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Regeringen framhåller att den inom ramen för planeringsprocessen kommer att ha som inriktning att de ökade ekonomiska resurser som Trafikverket förfogar över för drift, underhåll och reinvestering av järnvägsinfrastrukturen över tid tillförs på ett sådant sätt som ger god förutsägbarhet och stabila planeringsförutsättningar.

Regeringen pekar på att den har utvecklat styrningen av Trafikverkets drift och underhållsverksamhet och att ett omfattande analysarbete har genomförts inom Regeringskansliet. Regeringen har gett dels Trafikverket i uppdrag att införa ett gemensamt styrramverk för drift och underhåll av väg och järnväg, dels Trafikanalys att i samverkan med Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser utveckla och föreslå indikatorer för uppföljning av det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet. Regeringen pekar vidare på att det i Trafikverkets arbete också ingår att ytterligare förbättra kunskapen om väg- och järnvägsanläggningarna och att förbättra kvaliteten på den tekniska och ekonomiska informationen i anläggningsregistren.

Regeringen framför att Trafikverket, i de upphandlingar som görs i takt med att entreprenörskontrakten löper ut, bör se till att kommande kontrakt utformas så att bästa möjliga samhällsekonomiska effektivitet kan uppnås.

Kapacitetstilldelning och trafikledning

Regeringen framhåller att kapacitetstilldelningen är en central process för järnvägssystemet och att det är väsentligt att den är transparent och rättssäker samt leder till en effektiv användning av infrastrukturen.

Regeringen pekar på att Trafikverket bedriver bl.a. forskningsprogrammet KAJT (Kapacitet i järnvägstrafiken) som syftar till att skapa en svensk forskningsplattform för framtida planering, styrning och drift av järnvägens trafik. Trafikverket bedriver även ett internt utvecklingsprogram för att se över hur kapacitetstilldelningsprocessen kan förbättras utifrån känd kunskap.

Regeringen lyfter fram att den har uttryckt att det av effektivitetsskäl är önskvärt att utveckla metoder för såväl tilldelning som tillhandahållande av tåglägen baserade på användningen av ekonomiska styrmedel. Regeringen har även gett Trafikverket i uppdrag att föreslå hur myndigheten kan använda banavgifter som styrmedel vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Regeringen framhåller att den har för avsikt att göra införandet av ett nytt trafikledningssystem till en del av den nationella planen för transportinfrastruktur åren 2014–2025.

När det gäller banavgifter framhåller regeringen att Trafikverket enligt EU-rätten ska vara förvaltningsmässigt oberoende från regeringen och riksdagen när myndigheten fattar beslut i dessa frågor.

Depåer

Regeringen framhåller att det är av stor betydelse att depåer tillhandahålls på ett effektivt sätt och utvecklas i harmoni med utvecklingen av järnvägens huvudinfrastruktur.

I skrivelsen anger regeringen att det finns skäl att överväga hur järnvägens behov av mark för terminaler och depåer ska säkerställas i samverkan med kommunerna i deras fysiska planering. Regeringen menar vidare

att det finns motiv för att analysera hur marknaden för tillhandahållande av terminaler och depåttjänster kan bidra till järnvägstrafikens utveckling i samarbete med de andra trafikslagen. Regeringen framhåller dock att den anser att depåttjänsterna som sådana ska tillhandahållas av marknadsaktörerna och ligga utanför det statliga åtagandet.

Tillsyn, marknadsövervakning och uppföljning

Regeringen framför att det finns mycket som talar för att en förbättrad marknadstillsyn bidrar till att tågförseningarna minskar. I skrivelsen anges att även marknadsövervakningen skyndsamt bör utvecklas för att kunna identifiera problem som riskerar att försämra järnvägssektorns funktionssätt.

Regeringen framhåller att det finns behov av att utveckla tillgången till statistik för olika ändamål. Regeringen pekar på att publicering av officiell statistik om tågförseningar ligger inom myndighetens uppdrag.

Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser

Regeringen pekar på två utredningsuppdrag som den har beslutat om sedan Riksrevisionen inledde sin granskning.

Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare skulle göra en översyn av järnvägens organisation. Syftet med översynen är att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem.

Den 29 augusti 2013 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda en modern reglering av person- och godstransporter på järnvägarna.

Järnvägssystemets reglering

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att en öppen marknad för persontrafik på järnvägarna skapar bra förutsättningar för att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig tågtrafik. Riksdagen avslår mot denna bakgrund motionsförslag om förändrade utgångspunkter för järnvägstrafiken.

Jämför reservation 1 (V).

Motionerna

I motion 2013/14:Fi254 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9 framförs att avregleringar och privatiseringar inom järnvägen måste ersättas med ett gemensamt och sammanhållet järnvägssystem som sätter resenären och godstransportören i centrum. Järnvägen bör därför återregleras, och samhället ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.

Även i motion 2013/14:T8 av Bengt Berg (V) m.fl. yrkande 5 framförs att järnvägen bör återregleras och att samhället bör ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet. Motionärerna befarar att en effekt av avregleringen av järnvägen är att priserna är så pressade att kvaliteten blir lidande. I motionen anges att tågförseeningarna är en tydlig konsekvens av detta. Motionärerna anser att avregleringar och privatiseringar inom järnvägen måste ersättas med ett gemensamt och sammanhållet järnvägssystem som sätter resenären och godstransporterna i centrum.

I motion 2013/14:T496 av Adnan Dibrani (S) framförs att Statens järnvägar sedan 1988 successivt har styckats upp i mindre delar. Först avskildes den del som kom att bli Banverket och som numera är en del av Trafikverket. År 2001 togs nästa steg när Statens järnvägar övergick till att bli ett statligt affärsbolag under namnet SJ med uppgiften att enbart framföra tåg. Andra delar, som t.ex. ansvaret för underhåll av lok och tåg-vagnar, flyttades ut till ett nytt bolag: Euromaint. Motiveringen för åtgärden var att varje enskild del skulle fokusera på sitt affärsområde och göra verksamheten så effektiv som möjligt. Motionären konstaterar att resultatet inte blev det önskade. I motionen framförs att tågtrafiken har en viktig samhällsfunktion för person- och godstransporter och också är viktig för att minska trafikens miljöbelastning. För att minska störningarna i tågtrafiken menar motionären 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:TU11) 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 järnvägen 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 ska ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet. Utskottet vill framhålla att harmoniseringen och anpassningen i Sverige har skett stegvis och under reglerade former med bl.a. successivt öppnande av olika marknader. I sammanhanget kan nämnas att utskottet tidigare under året har sammanträffat med SJ AB:s vd Crister Fritzson som bl.a. framhöll att det är bra för SJ med konkurrens.

Utskottet vill vidare påminna om att riksdagen hösten 2012 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation borde 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. Våren 2013

tillsatte regeringen en utredning, Utredningen om järnvägens organisation. I december 2013 presenterade utredningen sitt delbetänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83). I betänkandet framfördes bl.a. att när det gäller marknadsöppningen för gods- och persontrafik är en återgång till monopol inte möjlig. I utredningen framförs vidare att även om det i dagsläget inte finns något EU-krav på upphandling av nationell persontrafik så torde en återgång medföra problem med hänsyn till EU-rättens allmänna principer. Utskottet har vidare tagit del av att det i det av regeringen beslutade tilläggsdirektivet till utredningen anges att utredningen bl.a. ska analysera de statliga företagens roll och ställning på marknaden och hur det statliga ägandet påverkar förutsättningarna att utveckla väl fungerande marknader och föreslå hur ett förtydligande av roller och ansvarsområden inom sektorn kan åstadkommas.

Mot denna bakgrund och med anledning av att utskottet anser att en öppen marknad för person- och godstrafik på järnvägen har bättre förutsättningar att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig järnvägstrafik avstyrks motionerna 2013/14:Fi254 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9, 2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 5 och 2013/14:T496 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

Samhällsuppdrag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter med användaren i centrum kan tillgodoses i högre utsträckning. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om samhällsuppdrag.

Jämför reservation 2 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

I statens ägarpolicy för 2013 (Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande, Finansdepartementet, Regeringskansliet) framhålls bl.a. att regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta statens tillgångar i form av aktierna i de statligt ägda bolagen så att deras långsiktiga värdeutveckling blir den bästa möjliga och – i förekommande fall – att de särskilt beslutade samhällsuppdragen utförs väl. 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 samt ges förmåga att utvecklas. Vidare framgår att statligt ägda bolag ska agera föredömligt inom området hållbart företagande och i

övrigt agera på ett sätt så att de åtnjuter offentligt förtroende. De statligt ägda bolagen lyder med få undantag under samma lagar som privatägda bolag.

Motionerna

I motion 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9 framförs att Jernhusen bör utveckla resecentrum, godsterminaler och depåer med resenärernas och transportköparnas behov som det centrala uppdraget. Motionärerna anser även att uppdragen till SJ AB, Trafikverket och Transportstyrelsen måste förändras. I motionen anges att kortsiktigt marknadstänkande och konkurrensfrågor sätts för högt på agendan. Motionärerna framhåller att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter av högsta kvalitet alltid måste sättas främst.

I motion 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3 konstateras att stationsområden och depåer är viktiga nav för tågtrafiken, inte bara för resenärer utan även för godstransporter. Motionärerna framhåller att dagens akuta brist på anläggningar för att ta bort is från tågagnar och lok delvis kan förklaras av att Jernhusens krav på att leverera vinst till staten inte leder till största möjliga samhällsnytta. I motionen anges att bristen på effektiva, trafiknära och moderna depåer tvingar tågoperatorerna att färdas långa sträckor med tomma tåg, vilket tar upp stor kapacitet och skapar flaskhalsar och försämrad punktlighet. Mot den bakgrunden vill motionärerna se en bättre statlig styrning av och ett tydligt samhällsuppdrag för Jernhusens verksamhet.

I motion 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7 framhåller motionärerna att SJ ska planera och ansvara för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. I motionen anges att det är naturligt att statens eget bolag SJ ska förnyas och utvecklas för att vara stommen i det svenska nationella järnvägsnätet. SJ drivs dock i bolagsform och har som syfte att gå med vinst. Motionärerna pekar på att det också är det enda krav som SJ:s ägare staten ställer på bolaget i sina ägardirektiv. Att SJ:s enda uppdrag är att leverera vinst till statskassan menar motionärerna går stick i stäv med de transport- och miljöpolitiska målen och missgynnar ofta resenärens behov. Motionärerna anser därför att SJ behöver ett nytt uppdrag från sina ägare, ett tydligt mål att öka tågets marknadsandelar och sätta resenären i centrum.

I motion 2013/14:T363 av Pia Nilsson m.fl. (S) yrkas att SJ bör ges ett tydligt samhällsuppdrag. Som skäl för yrkandet anges bl.a. att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. Motionärerna framhåller att det viktigaste verktyget för att nå detta är SJ. I motionen anges att dagens styrning av SJ endast är baserad på finansiella målsättningar. Motionärerna menar att det inte är rimligt

sett till att bolaget är en del av den grundläggande samhällsliga infrastrukturen. Motionärerna vill se en väsentligt tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företagets målsättningar, och ett genomgående tema i styrningen bör vara att SJ ska vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ och att bolaget aktivt ska medverka till att uppnå de transportpolitiska målsättningar som har fastställts av riksdagen och regeringen.

I motion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 10–12 framhålls att järnvägen har ett tydligt samhällsuppdrag där det inte bara går att agera utifrån en strikt kortsiktig företagsekonomisk grund. I motionen framhålls att Jernhusen har en viktig uppgift att både ge järnvägsresenärer en förstklassig upplevelse och utveckla kombiterminaler för godstransporter, att SJ AB systematiskt måste arbeta för att höja sin kvalitet och ha ett tydligt resenärsfokus och att Green Cargo ska fortsätta att erbjuda konkurrenskraftiga godstransporter på järnvägen. Motionärerna menar att de tre företagen ska samarbeta på bästa sätt för att höja kvaliteten på passagerar- och godstrafiken. Motionärerna ser gärna att Green Cargo och Jernhusen tillsammans arbetar för att utöka den s.k. kombitrafiken där järnväg, sjöfart och lastbilstransporter samverkar med gemensamma lastbärare.

Utskottets ställningstagande

För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som har fastställts av regeringen och riksdagen krävs att järnvägstrafiken upprätthålls och utvecklas. Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är också en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Utskottet 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 utskottets mening har en fungerande järnväg högsta prioritet, och samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter av högsta kvalitet måste prioriteras. Mot denna bakgrund anser utskottet att järnvägens statliga aktörer har ett tydligt samhällsuppdrag.

Utskottet anser att frågor om marknad och konkurrens sätts för högt på agendan och att de statliga bolagen agerar utifrån en alltför strikt och kortsiktig företagsekonomisk grund. Utskottet anser att SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB bör samarbeta på bästa sätt för att höja kvaliteten på passagerar- och godstrafiken. Utskottet menar t.ex. att det skulle vara positivt om Green Cargo AB och Jernhusen AB tillsammans arbetar för att utöka den s.k. kombitrafiken där järnväg, sjöfart och lastbilstransporter samverkar med gemensamma lastbärare.

När det gäller SJ AB anser utskottet att bolaget bör ges ett tydligt samhällsuppdrag för att aktivt medverka till att uppnå de transportpolitiska målsättningar som har fastställts av riksdagen och regeringen. Dagens styrning av SJ AB är endast baserad på finansiella målsättningar. Utskottet

anser att det inte är rimligt mot bakgrund av att bolaget är en del av en grundläggande samhällsfunktion. Utskottet vill se en väsentligt tydligare styrning av SJ AB och en bredare definition av företagets målsättningar. Ett genomgående tema i styrningen bör vara att SJ AB ska vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ. SJ AB måste också systematiskt arbeta för att höja sin kvalitet och ha tydligt resenärsfokus. Utskottet vill särskilt framhålla att SJ AB bör verka för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. Ett tydligt mål för SJ AB bör också vara att öka tågets marknadsandelar och sätta resenären i centrum.

Vidare anser utskottet att det behövs en bättre statlig styrning av Jernhusen AB och ett tydligt samhällsuppdrag för bolagets verksamhet. Jernhusen AB bör utveckla resecentrum, godsterminaler och depåer med resenärens och transportköparnas behov som det centrala uppdraget. Utskottet vill framhålla att stationsområden och depåer är viktiga nav för tågtrafiken, inte bara för resenärer utan även för godstransporter. Enligt utskottets mening kan dagens akuta brist på anläggningar för att ta bort is från tågagnar och lok delvis förklaras av att Jernhusen AB:s krav på leverera vinst till staten inte leder till största möjliga samhällsnytta. Utskottet kan i sammanhanget också konstatera att bristen på effektiva, trafiknära och moderna depåer tvingar tågoperatörerna att färdas långa sträckor med tomma tåg, vilket tar upp stor kapacitet och skapar flaskhalsar och försämrade punktlighet.

Utskottet anser även att Green Cargo AB är av stor betydelse för att driva och utveckla godstrafiken på järnvägen. Enligt utskottet finns det därför även anledning att se över Green Cargo AB:s uppdrag.

Med anledning av det ovan nämnda anser utskottet också att det kan finnas skäl att anpassa uppdragen till Trafikverket och Transportstyrelsen.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter med användaren i centrum kan tillgodoses i högre utsträckning.

Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9, 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3, 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7, 2013/14:T363 av Pia Nilsson m.fl. (S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 10–12.

Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ger regeringen till känna att den bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas arbete och bör se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsnät i takt med att underhållskontrakten löper ut. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motioner om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur.

Jämför reservation 3 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Drift och underhåll

För att järnvägsinfrastrukturen ska vara framkomlig och kunna användas på avsett sätt är det nödvändigt att den underhålls och ibland förnyas. Drifts- och underhållsåtgärder är också nödvändiga för att infrastrukturen ska vara trygg och säker och inte orsaka olyckor i järnvägssystemet. Ett fungerande underhåll behövs också för att bevara infrastrukturens beräknade livslängd.

Löpande underhåll består av dels förebyggande, dels avhjälpande insatser. Det avhjälpande underhållet består i princip av reparationer eller byten av komponenter som har skadats eller slitits ut så att de inte fungerar på avsett sätt. Avhjälpande underhåll måste ofta genomföras med kort varsel och anpassas till den pågående trafiken. Möjligheten att planera avhjälpande underhåll är därmed också begränsad. Förebyggande underhåll genomförs däremot på ett genomtänkt sätt en tid innan systemet blir defekt och dess funktion sätts ned. Detta förutsätter en hög kunskap om anläggningens tillstånd och hur fort detta kan nå tillåtna undre kvalitetsgränser.

För att järnvägssystemet ska kunna drivas och användas på avsett sätt är även åtgärder som exempelvis snöröjning helt nödvändiga.

Trafikverket som infrastrukturförvaltare

Trafikverket är enligt verkets instruktion infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat har beslutats. Statens spårinnehav uppgår till över 90 procent av det totala nätet. Utöver Trafikverket finns det 480 små eller mycket små infrastrukturförvaltare. Av Trafikverkets instruktion framgår vidare att verket i sin roll som beställare särskilt ska verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar. Trafikverket får vidare enligt instruktionen bl.a. göra upphandlingar som är förenliga med verkets

uppgifter i övrigt. Av infrastrukturpropositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25), som riksdagen har ställt sig bakom (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119), framgår att 86 miljarder kronor har avsatts för perioden 2014–2025 för åtgärder för i första hand drift och underhåll samt reinvesteringar av statliga järnvägar.

Från Banverket Produktion till Infranord AB

Banverket Produktion (BVP) bildades 1998 och drevs som en resultatenhet inom Banverket (nu Trafikverket). I Banverkets regleringsbrev för 2000 angav regeringen att Banverket skulle redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av en konkurrensutsättning av hela eller delar av produktionsverksamheten senast den 1 oktober 2000. I september 2000 redovisade Banverket rapporten Utvecklingsstrategi för Banverkets produktionsverksamhet, förutsättningar och strategier för konkurrensutsättning av Banverkets produktionsverksamhet (GD00-2827/01). I rapporten föreslås att det förebyggande underhållet upphandlas i konkurrens från den 1 juli 2001 produktvis eller i lämpliga produktkombinationer. Beslut togs sedermera i enlighet med utredningen, och Trafikverket har stegvis upphandlat drift och underhåll i konkurrens sedan 2001. Det sista av Trafikverkets kontrakt som inte hade upphandlats i konkurrens löpte ut under september 2011. Efter ett beslut 2009 bolagiserades BVP 2010, och det statligt ägda bolaget Infranord AB bildades.

Ansvar för järnvägssäkerheten

Det grundläggande syftet med offentligrättslig säkerhetsreglering på transportområdet är att förebygga olyckor och därmed hindra att människor, egendom och miljö kommer till skada i samband med transporter. Av EU-rättsliga regler följer att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är ytterst ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. I järnvägslagen anges att en säker drift av järnvägssystemet ska uppnås genom att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ett förfarande för riskhantering och ett säkerhetsstyrningssystem som kan hantera de risker som verksamheten ger upp upphov till så att verksamheten kan bedrivas säkert. Detta gäller även risker hos anlidade entreprenörer. En infrastrukturförvaltares verksamhet ska utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs, och verksamheten ska vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt. Av järnvägslagen följer även att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får endast utföras av den som med hänsyn till yrkeskunskande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. I järnvägslagen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen utser (Transportstyrelsen) att meddela föreskrifter om bl.a. säkerhetsstyrningssystem och utbildning. EU-kommissionen har vidare utfärdat förordningar om gemen-

samma säkerhetsmetoder för bedömning av överensstämmelse med kraven för att få säkerhetstillstånd respektive säkerhetsintyg för järnväg. Av dessa följer bl.a. att säkerhetsuppgifterna ska vara delegerade till personal med lämplig kompetens.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen. Det är i huvudsak genom tillsyn av säkerhetssystemet som Transportstyrelsen försäkras sig om att bl.a. infrastrukturförvaltare klarar av att bedriva sin verksamhet enligt gällande regler. Om Transportstyrelsen inom ramen för tillsynen eller vid ett eventuellt tillbud uppmärksammas på att ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inte uppfyller ifrågavarande krav och således inte har tagit vederbörligt ansvar för att hantera de risker som verksamheten ger upphov till kan myndigheten ingripa. I vissa fall kan det även utdömas straffrättsligt ansvar.

Motionerna

I motion 2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) konstateras i yrkande 1 att bristerna på åtgärder i underhållet av våra järnvägar har uppmärksammas bl.a. genom ett antal allvarliga urspårningar under senare tid. Motionärerna anmärker mot att underhållet och kontrollen av järnvägen görs av privata entreprenörer genom egenkontroll. Myndigheterna har därmed bristande kontroll över vår gemensamma infrastruktur. I motionen anges att det bristfälliga underhållet riskerar att allvarligt försämra säkerheten för både resenärer och fraktgods och att även i fortsättningen ge stora störningar i trafiken för pendlare och godstrafik. Motionärerna menar att för att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och gods krävs ett sammanhållet system där nödvändigt banunderhåll och kontroll av statusen på detsamma sker i Trafikverkets egen regi. I yrkande 2 framför motionärerna därför att det är nödvändigt att Trafikverket skyndsamt bygger upp den kompetens som krävs för att hålla anläggningen i gott skick. I yrkande 3 anges att en ansvarsfördelning bör göras med innebörden att Infranord görs till en renodlad underhållsorganisation.

I motion 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1 anförs att det behövs ökad kunskap om både var och när det förebyggande underhållet ska utföras. Motionärerna anser att Trafikverket självständigt måste inspektera banorna och entreprenörernas arbete. I motionen framhålls att Trafikverket måste skaffa sig gedigen kunskap om anläggningens skick redan innan underhållskontrakten löper ut. Därför menar motionärerna att Trafikverket omedelbart måste bygga upp kompetens för att inspektera både anläggningens skick och entreprenörernas arbete. I motionen framhålls att det handlar både om att upptäcka akuta brister och om att ha kunskap om vilket förebyggande underhåll som måste göras. I yrkande 2 framhåller motionärerna att staten bör ta det samlade ansvaret för underhållet i takt med att underhållskontrakten löper ut. Det handlar först och främst om att staten tar ett samlat ansvar för järnvägsunderhållet. Underhål-

let bör enligt motionärerna tas över av en ny enhet inom Trafikverket; eventuellt kan det statliga bolaget Infranord överföras till Trafikverket. I motionen pekas det dock på att vissa speciella underhållsarbeten som kräver unik kompetens ska kunna upphandlas, liksom underhållsarbeten som närmast kan ses som reinvesteringar.

I motion 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1 framförs att Trafikverket bör bygga upp egen kompetens för att inspektera järnvägsanläggningens skick. Motionärerna konstaterar att utöver Riksrevisionen har även utredaren Gunnar Alexandersson pekat på att Trafikverket för att klara sin roll som beställare åtminstone bör ha egna resurser för kännedom om och kontroll av anläggningen. I yrkande 2 konstateras att regeringens tanke med att konkurrensutsätta underhållet var att fler operatörer skulle öka effektiviteten. Vi kan dock enligt motionärerna se att antalet personer som arbetar direkt med underhåll har minskat. I motionen anges att underhållsföretag varslar personal trots att regeringen säger sig skjuta till extra resurser. Miljöpartiet har föreslagit att Utredningen om järnvägens organisation i tilläggsdirektiven skulle få i uppdrag att presentera förslag på en underhållsstruktur där Trafikverket utför underhåll i egen regi. Vidare har Miljöpartiet föreslagit att utredningen skulle presentera hur man kan gå över till en sådan organisation på ett smidigt sätt. När regeringen presenterade sitt tilläggsdirektiv fanns inte detta uppdrag med, trots ett tydligt önskemål från oppositionen. Mot den bakgrunden yrkar motionärerna att staten bör ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet i takt med att underhållskontrakten löper ut.

I motion 2013/14:T415 framhåller Peter Hultqvist och Kurt Kvarnström (båda S) att det borde vara Trafikverkets uppgift att bygga upp en ordentlig och fungerande kapacitet för snöröjning och vinterunderhåll, och för detta borde det också uttalas ett tydligt politiskt stöd. Inför den kommande vintern planerade infrastrukturministern att genom prognoser och bedömningar ställa in tåg och ersätta dem med tidtabellslagda ersättningsbussar. Motionärerna menar att detta i praktiken blir ett sätt för SJ och andra tågbolag att legitimera sina problem att hålla tidtabellerna vintertid. I motionen anges att ersättningsbussar självfallet är nödvändiga när inte järnvägstrafiken fungerar, men i första hand måste åtgärder sättas in som förhindrar förseningar.

I motion 2013/14:T419 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S) konstateras att förtroendet för det svenska järnvägsnätet är på väg ned i botten. Vidare framhålls att underhållet av järnvägsnätet under många år har varit eftersatt. Motionärerna framför att det behövs en ordentlig satsning på underhåll och nyinvesteringar för att klara det framtida behovet av tågtrafik. Vidare anges i motionen att skatter och avgifter bör ses över så att miljövänliga alternativ inte blir orättvist belastade av olika avgifter.

I motion 2013/14:T501 av Anna Wallén m.fl. (S) framförs att det svenska järnvägssystemet befinner sig i djup kris och att ständiga förseningar och inställda avgångar har blivit en del av tågpassagerarnas vardag.

Motionärerna pekar på att företag inom alla branscher och i alla delar av landet drabbas av de kraftiga störningarna i godstrafiken. I motionen anges att det behövs en skyndsam översyn av hur järnvägsunderhållet organiseras. Motionärerna framhåller att samtliga länder i Europa, utom Sverige, har valt att behålla underhållet som en integrerad del av infrastrukturmyndighetens verksamhet. Motionärerna menar att det finns skäl att överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket.

I motion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8 framhålls att det svenska järnvägssystemet präglas av oklara avgränsningar, uppsplittring och fragmentisering. I dag granskar underhållsreparatörerna sitt eget arbete. Motionärerna menar att det vore mer rimligt om Trafikverket granskade att arbetet har utförts på rätt sätt.

Utskottets ställningstagande

För att man ska kunna nå de nationella och internationella miljö- och klimatmålen är det nödvändigt att en större del av resenärerna och näringslivet väljer miljömässigt hållbara transporter. Ett väl fungerande järnvägssystem med hög kvalitet och punktlighet är enligt utskottet en förutsättning för att järnvägen ska bli ett attraktivt transportalternativ – ett transportalternativ som också verksamt kan bidra till att uppnå de transportpolitiska målen och till att utveckla ett hållbart samhälle. Utskottet kan konstatera att vårt svenska järnvägssystem tyvärr inte lever upp till detta i dag. Det råder ingen tvekan om att det är trångt på spåren och att järnvägens person- och godstransporter dras med problem när det gäller punktlighet. Utskottet kan konstatera att många företag upplever stor frustration över de stora problemen för godstrafiken på järnvägen. Utskottet har tagit del av beräkningar från Kungliga Tekniska högskolan som visar att järnvägens problem innebär 1,5 miljarder kronor årligen i minskade intäkter för svensk exportindustri. Det är ytterst otillfredsställande.

Utskottet vill dessutom peka på att under senare tid har ett flertal brister i rälsen upptäckts och ett antal allvarliga urspårningar har skett. Samtidigt har regeringen valt att dra ned på underhållet för 2014 med 286 miljoner kronor jämfört med föregående år. Detta är djupt olyckligt.

De senaste årens fragmentisering av underhållet har enligt utskottets mening bidragit till bristerna i verksamheten. Utskottet vill därför understryka att det är angeläget med ökad kunskap om både var och när det förebyggande underhållet ska utföras. Utskottet anser därför att Trafikverket omedelbart måste bygga upp kompetens för att självständigt kunna inspektera både anläggningens skick och entreprenörernas arbete. Utskottet vill framhålla att utöver Riksrevisionen har även utredaren Gunnar Alexandersson pekat på att Trafikverket för att klara sin roll som beställare åtminstone bör ha egna resurser för kännedom om och kontroll av anläggningen. Det handlar både om att upptäcka akuta brister och om att ha kunskap om vilket förebyggande underhåll som måste utföras.

Det svenska järnvägssystemet präglas i dag av oklara avgränsningar, upp-splittring och fragmentisering. Utskottet anser därför att staten bör ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att de befintliga underhållskontrakten löper ut. Utförandet av underhållet kan övertas av en ny enhet inom Trafikverket; eventuellt kan det statliga bolaget Infranord överföras till Trafikverket. Det bör dock framhållas att vissa underhållsarbeten ska kunna upphandlas, liksom underhållsarbeten som närmast kan ses som reinvesteringar.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på tidigare års kaos under vintertid och understryka vikten av att Trafikverket säkerställer en ordentlig och fungerande kapacitet för snöröjning och vinterunderhåll.

Utskottet föreslår sammanfattningsvis att riksdagen tillkännager för regeringen att:

- regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete
- regeringen bör se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut.

Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkandena 1 och 2, 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2, 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2, 2013/14:T415 av Peter Hultqvist och Kurt Kvarnström (båda S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8 i denna del och tillstyrker delvis motionerna 2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 3, 2013/14:T419 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S) och 2013/14:T501 av Anna Wallén m.fl. (S).

Banavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om banavgifter bl.a. mot bakgrund av det utskottet anför om att det enligt EU-rättsliga regler är infrastrukturförvaltaren som oberoende av riksdagen och regeringen fattar beslut om banavgifter.

Jämför reservation 4 (S, MP, V).

Bakgrund

Regelverket

Avgifter får enligt järnvägslagen (2004:519) tas ut av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. Enligt den grundläggande avgiftsbestämelsen i 7 kap. 2 § järnvägslagen ska avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen fastställas till ”den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon”. Regleringen av uttaget av banavgifter i järnvägslagen grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats bl.a. genom SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Implementeringen av direktivet ska vara genomförd senast den 1 juli 2015.

Tidigare behandling

Hösten 2012 tillkännagav riksdagen för regeringen (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) att banavgifterna under den kommande planeringsperioden inte bör höjas förrän åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen och järnvägssystemets kvalitet har förbättrats.

I regeringens skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 anges att infrastrukturförvaltaren enligt såväl EU-rätten som svensk rätt ska fastställa och ta ut banavgifterna. Därtill ska banavgifterna användas för att finansiera infrastrukturförvaltarens verksamhet. I förslaget till nationell plan beräknar Trafikverket att intäkterna från banavgifter baserade på EU-rätt och järnvägslagen kommer att uppgå till 22,8 miljarder kronor. I skrivelse 2013/14:233 anges att regeringen anser att riksdagens tillkännagivande är omhändertaget.

Motionerna

I motion 2013/14:TU9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5 framförs att motionärerna inte motsätter sig att på sikt höja banavgifterna för att finansiera såväl ökat underhåll som reinvesteringar och nyinvesteringar. Motionärerna anser dock inte att banavgifterna bör höjas så länge järnvägens robusthet och punktlighet inte har förbättrats.

I motion 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 anförs att innan banavgifterna kan höjas måste en vägavgift, en kilometerskatt för lastbilar, införas. Motionärerna menar att höga banavgifter i framtiden kan skapa incitament för längre och högre tåg, men först måste vi ha en fungerande järnväg. I motionen anges att ytterligare höjda banavgifter i dag är negativt ur klimatsynpunkt och gör att gods flyttas över från järnväg till väg.

I kommittémotion 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 10 konstateras att Trafikverket, sedan flera år tillbaka och med regeringens godkännande årligen höjer banavgifterna. I motionen anges att banavgifterna kommer att fördubblas mellan 2010 och 2014, från ca 600 miljoner kronor till nästan 1,2 miljarder kronor. Motionärerna framhåller att höjningarna slår hårt mot Sveriges tågpendlare. I motionen framförs att enligt riksdagens utredningstjänst kommer en veckopendlare som tar tåget mellan Karlstad och Stockholm att betala 1 720 kronor om året i banavgifter, en summa som kommer att ha fördubblats mellan 2010 och 2014. Motionärerna anser att detta utgör en straffskatt för alla de resenärer som väljer det klimatsmarta alternativet och att det därför inte är i enlighet med en långsiktig klimatpolitik.

I motion 2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 12 framhålls att riksdagen i december 2012 i ett tillkännagivande till regeringen angav att banavgifterna inte bör höjas under den kommande planeringsperioden förrän åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafiklagen och förrän järnvägssystemets kvalitet har förbättrats. I motionen anges dock att Trafikverket har beräknat att en höjning skulle kunna komma att fortsätta till nära 2 miljarder kronor. Motionärerna menar att det kommer att försämra ekonomin för järnvägens godsentreprenörer och att risken är stor att gods flyttas över från tåg till lastbil.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inleda med att klargöra att avgifter enligt järnvägslagen får tas ut till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordonet. Utskottet vill även framhålla att högre avgifter är tillåtna endast om marknaden kan bära det. Regleringen av banavgifterna grundar sig på EU-rättsliga regler som tydligt anger att banavgifterna ska tas ut av infrastrukturförvaltaren. Avgifterna sätts således inte av regeringen eller riksdagen. Tvärtom följer av EU-rätten att Trafikverket ska vara förvaltningsmässigt oberoende från regeringen och riksdagen när myndigheten fattar beslut om banavgifter.

Utskottet har även tagit del av att banavgifterna i Sverige i ett europeiskt perspektiv är förhållandevis låga. Trafikverket framhåller i rapporten Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta från maj 2014 att avsikten är att banavgifterna under planeringsperioden successivt ska anpassas till den nivå som lagstiftningen på området förutsätter, dvs. åtminstone till de marginalkostnader som järnvägstrafiken ger upphov till. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att Riksrevisionen i sin granskningsrapport om tågförseningar bl.a. har anfört att transporter i dag inte prissätts utifrån marginalkostnader utan är underprissatta. Med en korrekt prissättning skulle troligtvis trängseln på banan vara mindre och förutsättningarna för punktlighet högre.

Utskottet vill understryka att banavgifterna oavkortat går till drift, underhåll och reinvesteringar. Enligt Trafikverkets beräkningar innebär det att järnvägen tilldelas 22 800 miljoner kronor under gällande planeringsperiod. Utskottet är positivt till denna betydande förstärkning av den ekonomiska ramen för satsningar på järnvägens infrastruktur. Utskottet välkomnar även att Trafikverket avser att fortlöpande följa upp effekterna av de banavgifter som tas ut.

Utskottet välkomnar i sammanhanget också att regeringen har gett Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget ska redovisas i november 2014.

Utskottet vill även framhålla att i tilläggsdirektivet till Utredningen om järnvägens organisation anger regeringen bl.a. mot bakgrund av Trafikverkets aviserade anpassning av banavgifterna till gällande EU-direktiv att det finns behov av att närmare analysera effekterna av avgiftshöjningar och andra kostnadsökningar med beaktande av konkurrensytorna mot andra trafikslag. Utskottet välkomnar detta.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5, 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4, 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 10 och 2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 12.

Kvalitetsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kvalitetsavgifter mot bakgrund av vad utskottet anför om pågående utredningsarbete.

Jämför reservation 5 (S).

Bakgrund

För att öka punktligheten och minska driftstörningar infördes den 1 april 2012 ett ekonomiskt incitamentsystem i järnvägslagen (2004:519) (prop. 2010/11:25, bet. 2010/11:TU5, rskr. 2010/11:82). De grundläggande villkoren för systemet läggs fast i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning, och de närmare villkoren preciseras i trafikeringsavtalet. Systemet innebär att den part som orsakar en avvikelse från det utnyttjande som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal ska betala en på förhand bestämd kvalitetsavgift till sin motpart. Samma grundprinciper för de s.k. kvalitetsavgifterna ska tillämpas för en infrastrukturförvaltares hela järnvägsnät, och alla järnvägsföretag ska behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Infrastrukturförvaltaren ska också inrätta ett rapporteringssystem för att registrera avvikelserna.

Motionen

I motion 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3 anför motionärerna att ett nytt system för kvalitetsavgifter bör utredas. Motionärerna menar att ett oberoende organ bör inrättas för fastställande av kvalitetsavgifter. Motionärerna pekar vidare på att Riksrevisionen är tydlig med att kvalitetsavgifterna måste höjas. I motionen framförs att även de tågoperatörer som orsakar förseningar genom att de är sena ut från depåer eller orsakar fel på anläggningen genom fel på lok eller vagnar bör få betala kvalitetsavgifter. Om avgifterna höjs ges tydliga incitament till tågoperatörer att hålla sina lok och vagnar i bästa skick och även till infrastrukturförvaltare att prioritera förebyggande underhåll. Motionärerna konstaterar att när det gäller kvalitetsavgifterna har regeringen en avvaktande hållning och verkar mena att det är upp till ansvariga myndigheter. Motionärerna anser också att det bör ses över om det verkligen är rimligt att man på Trafikverket själv fattar beslut om kvalitetsavgifter då man själv förvaltar anläggningen. Att Trafikverket beslutar om kvalitetsavgifter kan innebära att tågoperatörer och infrastrukturförvaltare inte ses som jämbördiga aktörer.

Utskottets ställningstagande

Kvalitetsavgifter är ett verktyg för att effektivisera järnvägssystemet och syftar till att stimulera järnvägens aktörer till att minimera driftstörningar genom ekonomiska incitament. Trafikverket införde i och med järnvägsnätsbeskrivningen 2012 en modell för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Utskottet noterar att det i regeringens skrivelse 2013/14:201 anges att systemet med kvalitetsavgifter bör utvecklas och kompletteras. Vidare konstaterar utskottet att Utredningen om järnvägens organisation i sitt delbetänkande bl.a. har föreslagit att det fortsatta utredningsarbetet ska medverka till att Trafikverket, i samarbete med trafikorganisatörer och järnvägsföretag, utvecklar bl.a. kapacitets- och trängselavgifter och andra ekonomiska styrinstrument. I regeringens tilläggsuppdrag till utredningen har regeringen också gett utredaren i uppdrag att ta ställning till om Trafikverkets arbete med att bl.a. utveckla ekonomiska styrinstrument kan leda till en mer transparent kapacitetstilldelningsprocess och effektivare användning av spåren. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller motionsförslaget om att ett oberoende organ bör inrättas för fastställande av kvalitetsavgifter vill utskottet peka på vad regeringen har framfört i skrivelsen om att EU-rätten anger att kvalitetsavgifterna ska vara en del av infrastrukturförvaltarnas avgiftssystem för infrastruktur. Regeringen menar att det därför inte är meningsfullt att utreda om en organisation som inte är part i trafikeringsavtalen ska fastställa avgifterna. Utskottet delar regeringens bedömning och avstyrker motion 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Kapacitetstilldelning och trafikledning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller motionsförslag om kapacitetstilldelning och trafikledning och riktar ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt utreda hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen kan bli mer effektiva. Utskottet framför att det är angeläget för att motsvara de krav och förväntningar som ställs på ett modernt och robust järnvägssystem.

Jämför reservation 6 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Av järnvägslagen (2004:519) följer att det är infrastrukturförvaltaren som ska fördela kapaciteten på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt samt träffa avtal med järnvägsföretag och organisatörer. Om ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation att ansöka om tåglägen anser att Trafikverkets beslut inte överensstämmer med lagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen kan Trafikverkets beslut överklagas hos Transportstyrelsen. Infrastrukturförvaltarens trafikledning leder och övervakar tågtrafiken operativt.

Motionerna

I motion 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 framför motionärerna att mycket tyder på att dagens ettåriga tilldelning av kapacitet är för kort tid för passagerartrafik för att aktörerna ska kunna se långsiktigt på sitt åtagande. Däremot framhåller motionärerna att ett år kan vara för lång tid för tilldelning av tåglägen för industrins godstransporter då efterfrågan på godstransporter kan variera kraftigt under ett år. Motionärerna anser att Trafikverket behöver moderna, högkvalitativa verktyg för både kapacitetstilldelning och trafikledning.

I motion 2013/14:T302 av Fredrik Olovsson (S) framhålls att senare års järnvägstrafik har kantats av förseningar och hot om förändringar av tidtabeller. Det kan leda till att människor blir osäkra på om de kan bo kvar på sina orter när tågtrafiken inte kan garanteras på längre sikt. Motionären framhåller att den nuvarande planeringsprocessen för tågtrafik och tidtabeller fungerar dåligt då regeringen låter några få företags intressen att konkurrera på lönsamma linjer gå före behoven hos pendlare, arbetsgivare och de orter som är beroende av tågtrafik för sin utveckling. I motionen framhålls att systemet måste ses över och ändras så att tyngdpunkten förskjuts från konkurrens till robusthet, punktlighet och hållbarhet för resenärerna.

I motion 2013/14:T369 av Ingela Nylund Watz och Hans Ekström (båda S) framförs att reglerna för tågplanering måste bli mer transparenta och långsiktiga. Motionärerna menar att det varken är ansvarsfullt, långsiktigt eller samhällsekonomiskt rationellt att ha ett regelverk som enbart medger ettåriga trafikplaner. I motionen anges även att processen behöver bli mer öppen och att det krävs en bättre dialog med alla berörda samhällsaktörer. I motionen framhålls att resenärer planerar sitt liv och sitt boende efter exempelvis pendeltågsstationer. Motionärerna menar vidare att kriterierna för samhällsekonomisk effektivitet måste utvecklas och inkludera effekter för andra trafiksystem och för samhällsutvecklingen med väl fungerande bostads- och arbetsmarknadsregioner.

I motion 2013/14:T533 av Roger Tiefensee (C) framförs att det är hög tid att se över Trafikverkets prioriteringsmodell. Motionären anger att den regionala arbetspendlingen måste prioriteras upp i förhållande till den långväga fjärrtågstrafiken. I motionen anges att prioriteringsmodellen måste se till samhällsekonomin i stort och inte enbart värdera bansträcka för bansträcka. Motionären menar också att större hänsyn måste kunna tas till regional ekonomisk utveckling så att även bostads- och arbetsmarknadsfaktorer kan vägas in.

Utskottets övervägande

Utskottet vill inledningsvis framhålla betydelsen av att ha en fungerande järnväg, inte minst för att klara klimatmålen. Enligt utskottets mening är detta av högsta prioritet. Utskottet vill även peka på att tågförseningar och hot om förändringar i tidtabeller har stor påverkan på såväl bostads- som arbetsmarknadsregioner. En fungerande järnväg är således en förutsättning för att sänka arbetslösheten. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att infrastrukturförvaltarens kapacitetstilldelning och trafikledning är av central betydelse för en fungerande järnväg.

Av Riksrevisionens rapport om tågförseningar (RiR 2013:18) framgår bl.a. att Trafikverket saknar en plan eller metod för att uppnå högsta möjliga samhällsekonomiska effektivitet i tidtabelläggningsen och att de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna i en konfliktsituation mellan enskilda tåg är otillräckliga eftersom de utgår från genomsnittsvärden för olika tågtyper. Det är angeläget att komma till rätta med dessa brister.

Utskottet har även tagit del av Transportstyrelsens rapport Marknadstillträde för långväga persontrafik på järnväg från maj 2014 där Transportstyrelsen har intervjuat representanter för de operatörer som utmanar SJ på sträckan Stockholm–Göteborg om hur de upplevde tilldelningsprocessen av kapaciteten på järnvägen. Man lyfter bl.a. fram att processen med tilldelning av avgångstider för sträckan inte är konkurrensneutral utan är diskriminerande mot SJ AB:s konkurrenter och att det finns ett behov av en mer transparent process där utfallet är mer förutsägbart.

Utskottet anser att mycket tyder på att dagens ettåriga tilldelning av kapacitet är för kort tid, när det gäller passagerartrafik för att aktörerna ska kunna se långsiktigt på sitt åtagande. Utskottet vill dock samtidigt framhålla att ett år däremot kan vara för lång tid för tilldelning av kapacitet för industrins godstransporter då efterfrågan på godstransporter kan variera kraftigt under ett år. Utskottet anser att tilldelningsprocessen behöver bli mer flexibel, med beaktande av gällande EU-regler, samt mer öppen, och det krävs en bättre dialog med alla berörda samhällsaktörer. Vidare behöver kriterierna för samhällsekonomisk effektivitet utvecklas och inkludera effekter för andra trafiksystem och för samhällsutvecklingen med väl fungerande bostads- och arbetsmarknadsregioner.

Riksrevisionen har framhållit vikten av en ändamålsenlig och samordnad trafikledning som kan hantera primära störningar så att följdförse- ningar begränsas eller helt undviks. Riksrevisionen konstaterade vidare att förutsättningar för en enhetlig och kvalitetssäkrad hantering ännu inte finns på plats. Mot denna bakgrund vill utskottet understryka vikten av att Trafikverket har moderna, högkvalitativa verktyg för både kapacitetstilldelning och trafikledning.

Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt utreda hur kapacitetstilldelning och trafikledning kan bli mer effektiva, vilket är angeläget för att motsvara de krav och förväntningar som ställs på ett modernt och robust järnvägssystem. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4, 2013/14:T302 av Fredrik Olovsson (S), 2013/14:T369 av Ingela Nylund Watz och Hans Ekström (båda S) och 2013/14:T533 av Roger Tiefensee (C).

Resenärsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa resenärsfrågor med hänvisning till bl.a. de initiativ som har tagits av myndigheterna och branschen. Utskottet framhåller att utvecklingen av ett system som underlättar för resenärer och ett tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem för alla är av stor betydelse.

Jämför reservationerna 7 (S, SD) och 8 (MP, V).

Motionerna

I motion 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5 framhåller motionärerna att Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag att samordna och prioritera de olika operatörernas tidtabeller och önskemål om tågägen så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt.

I motion 2013/14:T208 av Johan Andersson (S) konstateras att i dag passerar alltför många tågavgångar många mindre orter utan att stanna. Motionären framför att det är orter som skulle behöva ett tågstopp för att öka möjligheterna till arbetspendling. I motionen anges att för små kommuner och mindre orter ökar attraktionskraften när man väljer bostadsort om det finns möjlighet att ta tåget till jobbet. Motionären anser därför att det är viktigt att man ser över landets tåglinjer för att se vad man kan göra för att öka antalet tågstopp på mindre orter.

I motion 2013/14:T218 av Jan Lindholm (MP) framförs i yrkande 1 att det är nödvändigt att förenkla biljettsystemen genom att införa ett gränssnitt för kommunikation för hela resan. Gränssnittet skulle kunna vara det mellan trafikorganisations och resenären. Den nya aktören skulle lägga tidtabeller för all kollektivtrafik i hela landet med mål att alla nivåer av resandet samordnades. I yrkande 2 framförs att det bör tas initiativ till en förhandling mellan samtliga länsstrafikhuvudmän och trafikutövare om att införa yrkespendlingskort som inte är låsta för pendling inom ett trafikområde. I motionen anges att ett sådant kort kraftigt skulle öka arbetskraftens rörlighet och därmed underlätta företagets kompetensförsörjning. I yrkande 3 framhålls att SJ AB bör få tydliga direktiv om att prismodellen måste förändras så att det är förutsägbart vad en resa kostar och att pris-skillnader kan uppfattas som logiska.

I motion 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 framförs att Trafikverket bör 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. I motionen anges att prioriteringen ska utgå från resenärernas behov och ske i nära samarbete med operatören.

I motion 2013/14:T481 av Catharina Bråkenhielm (S) yrkas att det behövs en översyn av det nuvarande systemet med flera huvudmän när det gäller resor med tåg. Som skäl för yrkandet framför motionären som exempel att ett bolag ansvarar för själva tågresan, ett annat för servicen av tågen och ett tredje för vänthallarna vid stationerna. Motionären menar att det behövs en samordning av de olika delarna så att resenären kan få enhetlig information och veta att hela resan hänger ihop.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att utvecklingen av ett system som underlättar för resenärer och ett tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem för alla är av stor betydelse. Utskottet vill därför peka på 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 funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning ökar förutsättningarna för att aktörerna ska kunna foku-

sera på sin kärnverksamhet – kundnytta. Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att reformen på kollektivtrafikområdet också bidrar till ökade möjligheter till samordning och på så sätt förbättringar för resenären.

När det gäller motionsyrkanden om att underlätta för resenärer genom gemensamma biljettsystem och pendlingsmöjligheter vill utskottet framhålla att det delar motionärernas uppfattning om att det är viktiga frågor. Denna uppfattning delas även av statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd som i interpellationsdebatt den 15 april 2014 (2013/14:101) framförde att det behöver bli enklare för resenärer som reser kollektivt över länsgränser eller när resan innebär byten mellan buss och tåg. Statsrådet framförde vidare att resenären på ett enkelt och tydligt sätt bör få en överblick av olika resealternativ, kunna jämföra tider och priser och kunna boka och få biljetter för hela resan. Statsrådet framhöll att om lösningar inte kan nås på frivillig väg kan det bli aktuellt med ytterligare lagkrav för att göra det enklare för resenärerna att resa kollektivt i Sverige.

Utskottet är positivt till statsrådets bedömning och uttalandet att det kan bli aktuellt med lagkrav om inte frivilliga lösningar kan nås. Utskottet har även tidigare välkomnat att regeringen har uttryckt att den noga kommer att följa utvecklingen inom området och vid behov vidta åtgärder. Regeringen har i proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag framhållit att i händelse av att ett samordnat betalsystem inte kommer till stånd på annat sätt avser regeringen att återkomma med förslag till lagstiftning om bl.a. krav på anslutning till ett gemensamt system.

Trafikanalys har i rapporten Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken (rapport 2013:13) pekat på fördelen med att branschen själv utvecklar ett biljettsystem. I rapporten framhålls att ett biljettsamarbete är en central faktor i ett kollektivtrafiksystem, men också att biljettsamarbeten kan vara hämmande ur konkurrenssynpunkt. Trafikanalys framhåller att krav från det offentliga om en obligatorisk medverkan bör undvikas, eller åtminstone inte vara mer omfattande än nödvändigt.

Utskottet vill vidare peka på att Utredningen om järnvägens organisation i delbetänkandet En enkel till framtiden? har rekommenderat att bl.a. följande utreds; möjligheten att ålägga branschens aktörer att ansluta sig till Resplussystemet, att t.ex. genom Samtrafiken och Branschföreningen Tågoperatörerna etablera en gemensam internetbaserad portal för information och biljettförsäljning, som komplement till aktörernas egna system, biljettförsäljningssystemet Linkons nuvarande ställning och alternativen till SJ AB:s ägarskap, med särskilt beaktande av konsekvenserna för hantering av internationella biljetter.

I maj 2014 påbörjades ett utredningsarbete inom Regeringskansliet om information om och bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor. Regeringen anger att eftersom frågan handlar om fler trafikslag än järnväg bör den i stället för att ingå i det fortsatta uppdraget för Utredningen om järnvägens organisation hanteras i särskild ordning. Utredningsarbetet ska titta på möjligheten att ålägga branschens aktörer att tillhandahålla data

som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning vid kollektivtrafikresor och på så sätt skapa förutsättningar för användarvänliga tjänster som underlättar för resenärerna att resa kollektivt. Utredaren äger också möjlighet att föreslå andra regeländringar eller regleringar som påskyndar implementeringen av ett sådant system, tillvarata erfarenheter från Storbritannien eller andra relevanta länder, ta ställning till om det bör tydliggöras att trafikföretagens skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud till det gemensamma systemet för trafikantinformation även omfattar trafik i realtid, samt bedöma om Linkon AB och eventuellt andra funktioner eller resurser inom SJ AB eller dess dotterbolag bör särskiljas för att säkerställa konkurrensneutrala förhållanden.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att utskottet den 19 mars 2014 var på besök hos SJ AB. Bolagets VD Crister Fritzon meddelade då bl.a. att SJ AB låter andra järnvägsbolag använda SJ AB:s webbsida till att sälja kompletterande men inte konkurrerande biljetter. Det framhölls att SJ AB är positivt inställt till ett breddat ägarskap av Linkon.

Utskottet vill vidare framhålla att det välkomnar de initiativ som har tagits inom branschen. X2AB arbetar i nära samverkan med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, länsstrafikbolagen, trafikföretagen och berörda statliga myndigheter för att skapa samsyn i branschen om hur biljett- och betallösningar i kollektivtrafiken kan utvecklas och fungera. Målet är att resenären ska uppleva att det är enkelt att planera och köpa sin resa i kollektivtrafiken oavsett om man reser lokalt, regionalt eller nationellt. Under hösten 2013 X2AB genomförde en inventering av nuläget och problemområden kring biljett- och betalsystem inom kollektivtrafiken i Sverige. Ett av målen med projektet är att ta fram en nationell reseplanerare med köpfunktion till sommaren 2014, eller så snart det är möjligt. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även lyfta fram att branschen genom det gemensamma Samtrafiken i Sverige AB bl.a. samordnar Resplus, ett samarbete som framför allt består av ett gemensamt regelverk och försäljningsnätverk för biljetter som kombinerar flera företag eller färdmedel. Vidare har Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik tagit fram en handbok om betalsystem: Samordning av betalsystem – Praktisk handledning och checklista. Handboken fungerar just som en praktisk vägledning och checklista när två eller flera aktörer vill ha ett biljettsamarbete.

Utskottet har även tagit del av Tillsammans för tåg i tid som är ett samarbete mellan järnvägsbranschens aktörer. Samarbetet innebär att hela järnvägssystemets funktion sätts i fokus, och samverkan ska bidra till att öka punktligheten. Arbetet för att förbättra punktligheten sker systematiskt och långsiktigt och görs synligt och transparent. Varje år utvärderar aktörerna arbetet och redovisar resultatet på en resultatkonferens. Den första uppstartskonferensen hölls den 30 augusti 2013. De parter som deltar i samarbetet är – förutom Trafikverket – Jernhusen, Branschföreningen Tågoperatörerna, Swedtrain, Järnvägsentreprenörerna och Svensk Kollektivtrafik.

När det gäller motionsförslag om att förbättra möjligheterna till arbetspendling vill utskottet peka på att statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd vid flera tillfällen, bl.a. en interpellationsdebatt (2012/13:113) den 20 november 2012, har framhållit att för näringslivets möjlighet att växa och utvecklas är minskade avstånd för arbetspendling och förbättrad rörlighet på arbetsmarknaden viktiga. Utskottet har vidare tagit del av att i regeringens nyligen antagna beslut om fastställelse av en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 anges att inriktningen för planen är att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling och av godstransporter i alla delar av landet. Regeringen framhåller att av de investeringsprojekt som ingår i den nationella transportplanen bidrar nio av tio till förbättringar för arbetspendlingen. Detta innebär att kapaciteten och framkomligheten i transportsystemet kommer att öka, samtidigt som flaskhalsar byggs bort, vilket leder till att sårbarheten i våra väg- och järnvägsnät minskar. Detta leder till fler, snabbare och punktligare resor, vilket underlättar arbetspendlingen. Utskottet välkomnar detta.

Med hänsyn till pågående utredningsarbete avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5, 2013/14:T208 av Johan Andersson (S), 2013/14:T218 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 1–3, 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och 2013/14:T481 av Catharina Bråkenhielm (S).

Europeisk järnvägssamordning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om europeisk järnvägssamordning. Utskottet hänvisar till det arbete som pågår inom EU med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem och framhåller att en öppen och konkurrensutsatt europeisk järnvägsmarknad kommer att innebära positiva effekter för resenärerna.

Motionen

I motion 2013/14:T305 framför Adnan Dibrani (S) att regeringen aktivt bör driva frågan om en gemensam järnvägspolitik och en gemensam teknisk standard på järnvägarna i Europa. Som skäl för yrkandet anför motionären att det råder stor enighet om vikten av att kraftigt minska utsläppen av växthusgaser. Biltrafiken innebär även att trängseln på vägarna runt om i Europa är svår. Motionären menar att den betydligt miljövänligare järnvägen, som skulle kunna vara ett fullgott alternativ för långa godstransporter, är dåligt utbyggd och utnyttjad om man ser frågan i ett EU-perspektiv. I

motionen anges att det saknas samordning inom järnvägstrafiken och att det även finns många tekniska hinder i vägen. Det krävs därför enligt motionären att EU tar ett ansvar för ett gemensamt järnvägssystem 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 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. Utskottet vill framhålla att det inom EU har inrättats ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Inom detta område finns regler om driftskompatibilitet, säkerhet, infrastrukturförvaltare och järnvägsmarknad.

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, 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.

Utskottet vill slutligen 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 åstad-

komma 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 forskas om exempelvis förbättrade metoder för tidtabellsplanering.

Mot bakgrund av detta avstyrker utskottet motion 2013/14:T305 av Adnan Dibrani (S).

Statistik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller motionsförslag om statistik och ger regeringen till känna att den bör utreda hur tillgången på tillförlitlig och offentlig statistik över punktlighet ska säkerställas liksom möjligheterna att offentliggöra statistiken över resande.

Jämför reservation 9 (M, FP, C, KD).

Motionen

I motion 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 7 och 8 framförs att motionärerna vill inrätta ett oberoende statistikorgan för att verkligen få fram jämförbara data av hög kvalitet. Motionärerna konstaterar att resandestatistiken i dag räknas som en affärshemlighet. Motionärerna framhåller betydelsen av att resestatistik blir offentlig och vikten av oberoende och tillförlitlig punktlighetsstatistik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att tillgänglig och tillförlitlig statistik över resande och punktlighet är av stor vikt. Statistiken är av betydelse inte minst som underlag vid statliga och regionala aktörers transportplanering och utgör dessutom ett centralt underlag för planering av både drift och underhåll samt större nyinvesteringar. Utskottet anser därför att det är angeläget att statistiken över resande blir offentlig. Utskottet vill i sammanhanget också särskilt understryka vikten av tillgång till punktlighetsstatistik som är oberoende och tillförlitlig. Utskottet anser därför att det även bör inrättas ett oberoende statistikorgan för att verkligen få fram jämförbara data av hög kvalitet. I sammanhanget kan konstateras att statistik över resande i dag räknas som en affärshemlighet.

Utskottet vill framhålla att även Utredningen om järnvägens organisation i sitt betänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83 s. 196–198) har pekat på att det från flera håll har framförts att bristen på och tillgängligheten till statistik och även information från andra typer av uppföljning är ett betydande problem.

Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet motion 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 7 och 8 och föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att utreda hur tillgången på tillförlitlig och offentlig statistik över punktlighet kan säkerställas liksom möjligheterna att offentliggöra statistiken över resande.

Regeringens skrivelse om tågförse- ningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om tågförse- ningar (skr. 2013/14:201) till handlingarna.

Allmänt

I regeringens skrivelse 2013/14:201 Riksrevisionens rapport om tågförse- ningar redovisar regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser i granskningen av om regeringen har gett myndigheterna och aktörerna på järnvägsmarknaden förutsättningar och incitament som bidrar till järnvä- gens punktlighet (RiR 2013:18). Innehållet i skrivelsen har redovisats i tidigare avsnitt i detta betänkande.

Utskottets ställningstagande

Med vad utskottet har anfört i detta betänkande föreslår utskottet att riksdagen lägger regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om tågförse- ningar (skr. 2013/14:201) till handlingarna.

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. Järnvägssystemets reglering, punkt 1 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 2013/14:Fi254 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9 och 2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 5 och bifaller delvis motion 2013/14:T496 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

Ställningstagande

För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som har fastställts av riksdagen och regeringen krävs det att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Att åka tåg ska vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ.

För att det ska bli verklighet krävs enligt min uppfattning att avregleringar och privatiseringar inom järnvägen ersätts med ett gemensamt och sammanhållet järnvägssystem som sätter resenären och godstransportören i centrum. Jag befarar att en effekt av den genomförda avregleringen av järnvägen är att priserna är så pressade att kvaliteten har blivit lidande. Jag kan konstatera att tågförseeningarna är en tydlig konsekvens av detta. Jag anser därför att järnvägen bör återregleras och att samhället bör ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.

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

2. Samhällsuppdrag, punkt 2 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD) och Christer Akej (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9,

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7,

2013/14:T363 av Pia Nilsson m.fl. (S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 10–12.

Ställningstagande

Mot bakgrund av motionsförslagen om att ge SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB samhällsuppdrag vill vi 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 respektive bolag kan fullgöra sina åtaganden gentemot landets tågresenärer, järnvägsföretag och transportköpare. Vi anser det vara av stor betydelse att staten är en ansvarsfull ägare och ser därför positivt på att regeringen anser att det är av största vikt att bolagen som ägs av staten förvaltas på ett aktivt och professionellt sätt, med värdeskapande som övergripande mål, vilket framgår av statens ägarpolicy för 2013.

Vi vill vidare lyfta fram att regeringen i tilläggsdirektiven till Utredningen om järnvägens organisation har framfört bl.a. att järnvägssektorn präglas av en relativt stor andel statligt ägda företag. Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB och SJ AB ska alla agera på kommersiella villkor. Enligt direktiven finns det skäl att kartlägga för- och nackdelar med det statliga ägandet på den nu öppna järnvägsmarknaden, och särskilt frågan om de statliga företagens verksamhetsmål innebär en risk för störningar i marknadens funktionssätt. Enligt direktivet ska utredaren bl.a.

- föreslå hur ett förtydligande av roller och ansvarsområden inom sektorn kan åstadkommas
- utvärdera hur tidigare och pågående samarbetsprojekt mellan sektorns aktörer har fungerat
- föreslå hur sektorns aktörer kan motiveras till, eller vid behov omfattas av, ökade krav på utvecklade former för samarbete, inklusive i kommersiella relationer, i syfte att skapa förutsättningar för effektivisering av viktiga funktioner och processer

- utreda behovet av att etablera en funktion för en samordnad beredning av en del långsiktiga och strategiska frågor som kräver ett aktivt deltagande av järnvägens aktörer
- analysera de statliga företagens roll och ställning på marknaden och hur det statliga ägandet påverkar förutsättningarna att utveckla väl fungerande marknader.

Mot bakgrund av den pågående utredningen om järnvägens organisation ställer vi oss mycket frågande till att inte invänta resultatet av utredningen.

Vi 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 få för att det lever upp till den allmänna trafikplikten. Vi vill vidare påminna om att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller Trafikverket och de upphandlade operatörerna som reglerar var och hur den allmännyttiga persontrafiken på järnväg ska utföras. Vi menar därför att det enligt nu gällande regelverk inte är lämpligt för staten att genom ägarstyrning av SJ AB påverka vilken allmännyttig persontrafik på järnvägen som bör tillhandahållas. Utskottsmajoritetens förslag ter sig mot denna bakgrund som ytterst olämpligt.

Vi vill även framhålla att respektive bolag 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 järnvägsmarknad med öppet marknadstillträde vill vi 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.

När det gäller Jernhusen AB vill vi peka på att regeringen i tilläggsdirektiven till Utredningen om järnvägens organisation angett att utredaren bör överväga hur en mer samlad förvaltning av spår och övriga anläggningar kan åstadkommas utan att det inskränker trafikföretagens möjlighet att välja i vilken omfattning de vill köpa terminal- och depåservice eller utföra verksamheten själva.

Med hänsyn till vad som sagts ovan om bl.a. pågående arbete avstryker vi motionerna 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9, 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3, 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7, 2013/14:T363 av Pia Nilsson m.fl. (S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 10–12.

3. Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur, punkt 3 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD) och Christer Akej (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkandena 1–3,

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T415 av Peter Hultqvist och Kurt Kvarnström (båda S),

2013/14:T419 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S),

2013/14:T501 av Anna Wallén m.fl. (S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8 i denna del.

Ställningstagande

För att järnvägsinfrastrukturen ska vara framkomlig och kunna användas på avsett sätt är det nödvändigt att den vid behov underhålls och förnyas. Drifts- och underhållsåtgärder är nödvändiga för att infrastrukturen ska vara trygg och säker och inte orsaka olyckor i järnvägssystemet. Vi vill i sammanhanget peka på att av uppgifter från Trafikverket framgår det att antalet dödade per miljon tågkilometer i Sverige är ca 0,60, inklusive självmord. Enligt Trafikverket visar statistiken att säkerhetsnivån på Sveriges järnvägar i en internationell jämförelse är mycket bra.

Som infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd har anfört är en grundläggande förutsättning för att åstadkomma ett robustare järnvägssystem att järnvägsanläggningens tekniska status är god. Vi kan konstatera att underhållet av den statliga järnvägsanläggningen länge har varit eftersatt. Vi välkomnar därför att regeringen och riksdagen har fördubblat anslagen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnvägen sedan 2006. Vi är medvetna om att åtgärder för att höja järnvägssystemets kvalitet måste präglas av långsiktighet och uthållighet och välkomnar därför regeringens långsiktiga satsning på drift och underhåll av järnvägen.

I regeringens skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 framhåller regeringen att för att säkerställa kvaliteten och upprätthålla en god funktion i transportsystemet är det viktigt att arbetet med att följa upp genomförda drifts-, underhålls- och reinvesteringsåtgärder ges hög prioritet, särskilt i fråga om järnvägen. Regeringen anför att den kommer att se till att årliga uppföljningar sker och att periodiska utvärderingar av åtgärder och effekter genomförs. Vi ser positivt på detta.

Vi vill även peka på att regeringen i tilläggsdirektivet till Utredningen om järnvägens organisation har framfört att utredaren ska utreda bl.a. följande:

- Analysera utvecklingen av underhållsmarknaden, inklusive förutsättningarna för spårentreprenörsföretagen att kontinuerligt leverera effektiva tjänster till infrastrukturförvaltarna.
- Utvärdera avtalen mellan Trafikverket och spårentreprenörsföretagen, bl.a. när det gäller möjligheten att ta hänsyn till behov av omplanering av banarbeten för att säkerställa trafikens framkomlighet.
- Utvärdera om åtgärder behöver vidtas för att säkerställa Trafikverkets kunskap om statens järnvägsinfrastruktur.
- Utreda behovet av (tredjeparts-) besiktning av infrastruktur och vid behov föreslå regler för detta.

Vi vill även framhålla att av budgetpropositionen för 2014 framgår att i september 2011 påbörjade Regeringskansliet en genomlysning av Trafikverkets drifts- och underhållsverksamhet av vägar och järnvägar. Syftet med utvecklingsarbetet har varit att skapa förutsättningar för regeringen och Trafikverket att bedriva en effektivare resursstyrning av drift och underhåll för väg och järnväg samt att effektivisera och förtydliga regeringens målstyrning av Trafikverkets drifts- och underhållsverksamhet. I februari 2012 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att införa och utveckla det styrramverk för drift och underhåll av väg och järnväg som arbetats fram inom ramen för utvecklingsarbetet. I december 2012 slutredovisade Trafikverket uppdraget tillsammans med en plan för implementering och det utvecklingsarbete som kvarstår.

I skrivelse 2013/14:233 framför regeringen att större organisatoriska förändringar av utförandet av drift och underhåll av den statliga järnvägsinfrastrukturen innebär en negativ inverkan på effektiviteten. Vidare anges att det nu pågående förbättringsarbetet mellan Trafikverket och järnvägens aktörer skulle sättas på spel och riskerar att tappa fart. Regeringen framhåller också att det inte finns några analyser eller utredningar som visar att ett annat slag av organisering skulle klara de rådande utmaningarna bättre än det nuvarande. Vi instämmer i detta.

Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm framförde vidare vid ett besök i utskottet den 3 juni 2014 bl.a. att det på Trafikverket för närvarande pågår ett arbete med att förstärka tredjepartskontrollen av järnvägsanläggningen.

Utskottet sammanträffade den 26 november 2013 med statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd och generaldirektörerna för Trafikverket och Transportstyrelsen som med anledning av den granskning som medierna har gjort av drift och underhåll av järnvägen informerat utskottet om och redovisat vilka åtgärder som vidtagits för att säkerställa en god drift och gott underhåll av järnvägen.

Vidare gjorde regeringen i november 2013 en ändring i Trafikverkets regleringsbrev som innebar att verket gavs i uppdrag att redovisa hur myndigheten ska förbättra arbetet med att åtgärda inrapporterade fel i den järnvägsinfrastruktur som myndigheten ansvarar för. Uppdraget redovisas i rapporten Trafikverkets förbättringsarbete med att åtgärda inrapporterade fel (TRV 2013/92996). I rapporten sammanfattas förbättringsområdena med: it-systemförbättringar, dokumentation och spårbarhet, uppföljning samt roller och resurser. I rapporten betonas att Trafikverket alltid prioriterar säkerheten främst och att Trafikverket i dag har god kontroll över järnvägsanläggningens tillstånd genom ständiga besiktningar och kontroller. Vidare framhåller Trafikverket att om verket upptäcker fel vidtas alltid åtgärder. Vi vill i sammanhanget betona att regeringen i skrivelse 2013/14:233 framhåller att den avser att ha särskilt fokus på frågan under 2014.

I november 2013 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa hur tillsynen av infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags underhållsverksamhet kan bli mer effektiv och vid behov skärpas. Vi välkomnar de båda uppdragen.

Vi vill avslutningsvis understryka att det är av stor betydelse att Sveriges järnvägar underhålls och att medlen som avsätts till detta används på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Enligt vår uppfattning har regeringen väl uppmärksammat frågan om järnvägens underhållsbehov. Regeringen har gjort historiska ekonomiska satsningar på underhållet samtidigt som en rad åtgärder har vidtagits för att säkerställa att resurserna används ändamålsenligt och effektivt. Mot denna bakgrund avstyrker vi därför motionerna 2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkandena 1–3, 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2, 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2, 2013/14:T415 av Peter Hultqvist och Kurt Kvarnström (båda S), 2013/14:T419 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S), 2013/14:T501 av Anna Wallén m.fl. (S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8 (i denna del).

4. Banavgifter, punkt 4 (S, MP, V)

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

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 motionerna 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5, 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4, 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 10 och

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att under de närmaste åren är Trafikverkets och regeringens plan att femdubbla banavgifterna – detta trots att punktligheten sjunker och antalet allvarliga fel i järnvägen under samma period har fyrdubblats. De kraftigt ökade banavgifterna får stora konsekvenser för dem som i dag bedriver verksamhet på våra järnvägar. Höjda avgifter minskar incitamenten för att transportera gods via järnväg och gör det i stället mer attraktivt att använda sig av lastbilar. En fortsatt höjning av banavgifterna riskerar därför att öka de redan höga utsläppen av miljöfarliga ämnen då person- och godstrafik flyttas från järnväg till väg. Detta äger rum i en tid då en av transportsektorns största utmaningar är att skapa ett ekologiskt hållbart transportsystem med låga koldioxidutsläpp.

Vi vill framhålla att vi inte motsätter oss att på sikt höja banavgifterna för att finansiera såväl ökat underhåll som reinvesteringar och nyinvesteringar. Vi anser dock inte att banavgifterna bör höjas så länge järnvägens robusthet och punktlighet inte har förbättrats.

Vi vill i sammanhanget också peka på behovet av att värna järnvägens konkurrenskraft gentemot övriga trafikslag. För att utjämna konkurrensen anser vi att en vägslitageavgift bör införas innan banavgifterna kan höjas.

Vi kan konstatera att riksdagen i ett tillkännagivande till regeringen i december 2012 angav att banavgifterna inte bör höjas under den kommande planeringsperioden förrän åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen och förrän järnvägssystemets kvalitet har förbättrats. Utskottet framförde då att det var medvetet om att banavgifter enligt gällande rätt ska tas ut av infrastrukturförvaltaren för att finansiera tågtrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. Utskottet ansåg att det ändå måste vara upp till riksdagen och regeringen att reagera om de aviserade banavgifterna framstår som orimliga och omöjliga i förhållande till den banstandard som erbjuds eller om avgiftsförändringar får snedvridande effekter på järnvägens möjligheter att utvecklas till ett samhällsekonomiskt effektivt och kundanpassat transportmedel.

I skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 konstaterar regeringen att det är infrastrukturförvaltaren som ska fastställa och ta ut avgifterna och att dessa ska användas för att finansiera infrastrukturförvaltarens verksamhet. Vidare anges att Trafikverket har beräknat att intäkterna från banavgifter under planperioden kommer att uppgå till 22,8 miljarder kronor och att riksdagens tillkännagivande därmed är omhändertaget. Vi anser att det är häpnadsväckande hur regeringen väljer att hantera riksdagens tillkännagivande i denna fråga, inte minst mot bakgrund av att ett antal branschorganisationer, såsom Tågoperatörerna och Näringslivets Transportråd, har framfört kritik mot en höjning av banavgifterna.

Vi kan i sammanhanget också notera att regeringen indirekt har påverkat storleken på banavgifterna, inte minst genom att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa hur banavgifter kan utformas som ekonomiskt styrmedel för att åstadkomma en mer effektiv fördelning av kapaciteten på det svenska järnvägsnätet, men även genom infrastruktur- och budgetpropositioner. Vi kan vidare konstatera att tolkningen av den bakomliggande EU-rätten skiljer sig åt mellan EU:s medlemsstater.

Riksrevisionen lyfter i sin rapport fram att banavgifterna bör höjas. Vi kan dock konstatera att anledningen till detta är att Riksrevisionen ser det som en möjlighet att minska trafiken på järnvägsinfrastrukturen och därmed åstadkomma punktlig järnvägstrafik.

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

5. Kvalitetsavgifter, punkt 5 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (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 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Riksrevisionen i sin granskning av tågförseningar är tydlig med att kvalitetsavgifterna måste höjas och att ett nytt system för kvalitetsavgifter bör utredas. Tyvärr har regeringen en avvaktande hållning när det gäller kvalitetsavgifter och verkar anse att det är upp till ansvariga myndigheter att utveckla systemet. Vi anser att det är märkligt att regeringen inte ser potentialen i den här typen av styrmedel. Vi vill framhålla att om avgifterna höjs ges tydliga incitament till tågoperatörer att hålla sina lok och vagnar i bästa skick och till infrastrukturförvaltare att prioritera förebyggande underhåll. Vi ställer oss vidare frågande till om det verkligen är rimligt att Trafikverket fattar beslut om kvalitetsavgifter när det är verket som också förvaltar anläggningen. Det kan, menar vi, innebära att tågoperatörer och infrastrukturförvaltare inte ses som jämbördiga aktörer. Vi anser därför att ett oberoende organ bör inrättas för fastställande av kvalitetsavgifter.

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

6. Kapacitetstilldelning och trafikledning, punkt 6 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD) och Christer Akej (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4,

2013/14:T302 av Fredrik Olovsson (S),

2013/14:T369 av Ingela Nylund Watz och Hans Ekström (båda S) och

2013/14:T533 av Roger Tiefensee (C).

Ställningstagande

Regeringen har i skrivelsen om Riksrevisionens granskning om tågförse- ningar framfört att kapacitetstilldelningen är en central process för järnvägs- systemet och att det är väsentligt att den är transparent och rättssäker samt leder till en effektiv användning av infrastrukturen. Vi instämmer med regeringen och välkomnar att regeringen i tilläggsdirektivet till Utred- ningen om järnvägssystemets organisation bl.a. har gett utredaren i upp- drag att

- analysera hur det med begränsade insatser i infrastruktur och fordon är möjligt att öka kapaciteten i järnvägsnätet och föreslå åtgärder för att insatserna ska realiseras i högre utsträckning
- ta ställning till om Trafikverkets arbete med att utveckla prioriterings- kriterier, ekonomiska styrinstrument och tåglägesprodukter kan leda till en mer transparent kapacitetstilldelningsprocess och effektivare användning av spåren.

Mot bakgrund av ovannämnda uppdrag anser vi att utskottsmajoritetens önskemål om att utreda kapacitetstilldelningen och trafikledningen är över- flödig.

Vi har även tagit del av och välkomnar de initiativ som Trafikverket har tagit för att förbättra kapacitetstilldelningsprocessen. Ett exempel på ett sådant initiativ är branschprogrammet Kapacitet i Järnvägstrafiken som Trafikverket driver i samarbete med forskningsutförare i Sverige. Programmet är en svensk forskningsplattform för området Framtida planering, styrning och drift av järnvägens trafik. Utförarna är; Linköpings universitet (sam- manhållande), Blekinge tekniska högskola, Kungliga Tekniska högskolan (KTH), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Swedish Insti- tute of Computer Science (SICS) och Uppsala universitet. Vidare är anslutna partnerföretag SJ AB, LKAB (nivå 1) och Transrail AB (nivå 2).

Styrning av järnvägstrafiken är en förutsättning för att järnvägssystemets kapacitet ska kunna användas på bästa sätt. Vi vill därför särskilt lyfta fram pågående arbete med att utveckla trafikledningen. Trafikverket förbereder för närvarande för driftsättning av ett nytt trafikledningssystem – Nationell tågledning – som kommer att medföra att Trafikverket kan styra trafiken på ett mer kostnadseffektivt sätt. Vi menar, liksom regeringen, att det är en åtgärd som effektiviserar användningen av järnvägsinfrastrukturen och som bidrar till både ökad kapacitet och punktlighet och samtidigt frigör resurser på sikt.

Mot bakgrund av pågående utvecklingsarbete avstyrker vi motionerna 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4, 2013/14:T302 av Fredrik Olovsson (S), 2013/14:T369 av Ingela Nylund Watz och Hans Ekström (båda S) och 2013/14:T533 av Roger Tiefensee (C).

7. Resenärsfrågor, punkt 7 (S, SD)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2013/14:T481 av Catharina Bråkenhielm (S),

bifaller delvis motionerna

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5,

2013/14:T218 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 1–3 och

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och

avslår motion

2013/14:T208 av Johan Andersson (S).

Ställningstagande

För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med tåg öka. Vi måste därför se till att underlätta för människor som vill åka tåg. För att göra tågresan till ett fullgott alternativ till andra transportmedel måste resenären sättas i centrum. Det gör man bl.a. genom att skapa ett sammanhållet system med god överblickbarhet och information så att resenären vet att hela resan hänger ihop. Det ska vara enkelt att byta mellan olika tåglinjer, och biljettsystemen måste vara enkla.

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

8. Resenärsfrågor, punkt 7 (MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motionerna

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5,

2013/14:T208 av Johan Andersson (S),

2013/14:T218 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 1–3,

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och

2013/14:T481 av Catharina Bråkenhielm (S).

Ställningstagande

För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med tåg öka. Vi måste därför se till att underlätta för människor som vill åka tåg. För att göra tågresan till ett fullgott alternativ till andra transportmedel måste resenären sättas i centrum. Det gör man bl.a. genom att skapa ett sammanhållet system med god överblickbarhet och information. Det ska vara enkelt att byta mellan linjer, och biljettsystemen måste vara enkla. Vi anser att man bör införa ett gränssnitt för kommunikation för hela resan. Gränssnittet skulle kunna vara det mellan trafikorganisationsenheten och resenären. Den nya aktören skulle lägga tidtabeller för all kollektivtrafik i hela landet med mål att alla nivåer av resandet samordnades. Vi anser vidare att det bör tas initiativ till en förhandling mellan samtliga länsstrafikhuvudmän och trafikutövare om att införa yrkespendlingskort som inte är låsta för pendling inom ett trafikområde. Vi menar att ett sådant kort skulle öka arbetskraftens rörlighet kraftigt och därmed underlätta företagets kompetensförsörjning. Vi vill också framhålla att SJ AB bör få tydliga direktiv om att prismodellen måste förändras så att det är förutsägbart vad en resa kostar och så att prisskillnader kan uppfattas som logiska.

Vidare anser vi att Trafikverket bör 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. Vi anser att prioriteringen ska utgå från resenärernas behov och ske i nära samarbete med operatören.

Vi kan också konstatera att i dag passerar alltför många tågavgångar många mindre orter utan att stanna. Det är fråga om orter som skulle behöva ett tågstopp för att öka möjligheterna till arbetspendling. För små kommuner och mindre orter ökar attraktionskraften när man väljer bostadsort om det finns möjlighet att ta tåget till jobbet. Vi anser därför att det är viktigt att man ser över landets tåglinjer för att se vad man kan göra för att öka antalet tågstopp på mindre orter.

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

9. Statistik, punkt 9 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD) och Christer Akej (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motion

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 7 och 8.

Ställningstagande

Vi är medvetna om att tillförlitlig statistik är ett nödvändigt faktaunderlag vid en rad olika beslut och att bristen på sådan statistik är ett problem. Även Utredningen om järnvägens organisation har i sitt betänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83 s. 196–198) pekat på att det från flera håll har framförts att bristen på och tillgängligheten till statistik och även information från andra typer av uppföljning är ett betydande problem. I tilläggsdirektiven till Utredningen om järnvägens organisation framhåller regeringen bl.a. att det är tydligt att det finns behov av att utveckla tillgången till kvalitetssäkrad statistik för olika ändamål. Vidare anges att uppgifterna krävs för beslut om åtgärder inom järnvägsområdet och att det är väsentligt att allmänheten får korrekt information om hur järnvägssystemet fungerar. Regeringen gav därför utredningen i uppdrag att kartlägga den befintliga statistiken och andra uppgifter hos olika aktörer i sektorn.

Vi är dock samtidigt angelägna om att hålla branschens administrativa pålagor på en låg nivå. Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd delar vår uppfattning och framförde i sina svar på två interpellationer (2013/14:186 och 2012/13:326) och en skriftlig fråga (2012/13:156) att myndigheterna måste väga nyttan med statistiken mot den ökade administrativa kostnad som kan komma att belasta kollektivtrafikföretagen. Vidare pekade statsrådet på att sekretessaspekten måste beaktas. Statsrådet framförde dock att hon anser att det finns skäl att överväga fortsatta åtgärder för att förbättra tillgången på statistik. Statsrådet framförde vidare att Transportstyrelsen och Trafikanalys också analyserar behovet av att få bättre statistik över resandet med kommersiell trafik. Vi välkomnar detta och anser att syftet med motionsyrkandena är väl tillgodosett genom pågående utredningsarbete och ställer oss frågande till utskottsmajoritetens ställningstagande.

Mot denna bakgrund anser vi att motionen 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7 och 8 bör avslås.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regerings skrivelse 2013/14:201 Riksrevisionens rapport om tågförse-
ningar.

Följdmotionerna

2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nödvändigt banunderhåll och kontroll av statusen på detsamma sker i Trafikverkets egen regi.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det är nödvändigt att Trafikverket skyndsamt bygger upp den kompetens som krävs för att hålla anläggningen i gott skick.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en ansvarsfördelning bör göras med innebörden att Infranord görs till en renodlad underhållsorganisation.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att järnvägen bör återregleras och att samhället bör ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket snabbt bör bygga upp en egen kompetens för att inspektera anläggningarnas skick.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ta det samlade ansvaret för underhållet i takt med att underhållskontrakten löper ut.
3. Riksdagen tillkännager för riksdagen som sin mening vad som anförs i motionen om höjda kvalitetsavgifter och om att ett oberoende organ, fristående från tågoperatörer och infrastrukturförvaltare, bör sköta detta.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av moderna verktyg för Trafikverkets trafikledning och kapacitetstilldelning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att banavgifterna inte ska höjas förrän järnvägen har blivit robustare och punktligare.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av oberoende och tillförlitlig punktlig-hetsstatistik.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att resestatistik bör bli offentlig.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en bättre statlig styrning av och ett tydligt samhällsuppdrag för Trafikverket, Transportstyrelsen, SJ AB och Jernhusen.

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket snabbt bör bygga upp egen kompetens för att inspektera järnvägsanläggningens skick.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet i takt med att underhållskontrakten löper ut.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en bättre statlig styrning av och ett tydligt samhällsuppdrag för Jernhusens verksamhet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att banavgifterna inte ska höjas.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan olika operatörer och att prioritera trafiken så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

2013/14:Fi254 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att järnvägen bör återregleras och samhället ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.

2013/14:T208 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för åtgärder som underlättar tågstopp på mindre orter.

2013/14:T218 av Jan Lindholm (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av att förenkla biljettsystemen genom att införa ett gränssnitt för kommunikation 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 opedagogiska prismodeller.

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP):

7. 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.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ge Trafikverket i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan SJ och andra operatörer.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett stopp för höjda banavgifter.

2013/14:T302 av Fredrik Olovsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stabila förutsättningar för pendling.

2013/14:T305 av Adnan Dibrani (S):

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

2013/14:T363 av Pia Nilsson m.fl. (S):

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

2013/14:T369 av Ingela Nylund Watz och Hans Ekström (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en långsiktig tågplanering.

2013/14:T415 av Peter Hultqvist och Kurt Kvarnström (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Trafikverkets ansvar för att bygga upp en fungerande och ordentlig kapacitet för snöröjning och vinterunderhåll på järnväg.

2013/14:T419 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om underhåll av vår infrastruktur.

2013/14:T481 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av det nuvarande systemet med flera huvudmän när det gäller resor med tåg.

2013/14:T496 av Adnan Dibrani m.fl. (S):

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

2013/14:T501 av Anna Wallén m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket.

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsunderhållets anslag och organisation. Yrkandet behandlas i den del som avser järnvägsunderhållets organisation.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om SJ AB.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Green Cargo AB.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Jernhusen AB.

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens höjning av banavgifterna bör avbrytas, i väntan på att en lastbilsskatt införs.

2013/14:T533 av Roger Tiefensee (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att se över Trafikverkets prioriteringsmodell för fördelning av tåglägen.