

Näringsdepartementet  
Transportenheten  
Ulf Andersson

Diarienummer  
Utr 2013/18  
Datum  
2013-04-19

## Yttrande över förslag från Europeiska kommissionen om det fjärde järnvägspaketet (N2013/634/TE)

De förslag som berörs i yttrandet gäller:

- Förordning om Europeiska järnvägsbyrån, KOM(2013) 27
- Direktiv om järnvägssäkerhet, KOM(2013) 31
- Direktiv om driftskompatibilitet, KOM(2013) 30
- Förordning om marknadsöppning, KOM(2013) 28
- Direktiv om marknadsöppning, KOM(2013) 29

### **Sammanfattande kommentar**

Trafikanalys har valt att fokusera på ett antal prioriterade områden:

- Trafikanalys anser att det är viktigt med ökad standardisering och harmonisering av tekniska regler och krav samt en bättre uppföljning och kontroll av hur marknaden utvecklas och fungerar. Samtidigt kan ökad harmonisering i EU:s järnvägssystem innebära en ökad mängd bestämmelser. Trafikanalys ställer sig också frågande till om ERA kan attrahera nödvändig kompetens.
- Marknadsöppningsdirektivet föreslås innehålla en klausul för skadlighetsprövning. Trafikanalys ser en risk i att det ger en stor variation i hur det nya regelverket kan användas.
- Trafikanalys bedömer vidare att medlemsstaterna inte ska kunna ställa krav på integrerade biljettsystem. Argument är bl.a. att krav som låser upp utförande och marknadsutveckling bör undvikas. Däremot anser Trafikanalys att gemensamma informationssystem behövs, något som bör särskiljas från integrerade biljett- och bokningssystem i direktivtexten.
- Trafikanalys ser en risk med att de inrapporteringskrav som återfinns i art. 7 i marknadsöppningsförordningen – utan samordning, samt utan tydliga skrivningar – kan resultera i (för Sveriges del) 21 olika och ojämförbara rapporter på en webbplats.

### **Balans mellan harmonisering och medlemsstaters inflytande – samt Europeiska järnvägsbyråns (ERA) stärkta och delvis nya roll**

(Förslag som berörs: Förordning om Europeiska järnvägsbyrån, Direktiv om järnvägssäkerhet, Direktiv om driftskompatibilitet)

Trafikanalys delar kommissionens syn om vikten av att undanröja ineffektiv och konkurrensnedvridande reglering och sänka etableringsbarriärer i form av höga kostnader för godkännande och administration. Bristande tillämpning och alltför låg grad av standardisering och harmonisering av tekniska regler på fordon och järnvägsutrustning har länge begränsat mark-

nadsutvecklingen för järnvägstransporter inom EU. Detta hör sannolikt samman med tiden av huvudsakligen nationella och producentstyrda monopol. Dagens långa och för företagen kostsamma ledtider när det gäller fordonsgodkännande m.m. beror sannolikt på ineffektiva organisationer och processer men orsakas också av omfattande, krånglig, oklar och ibland även onödig reglering.

Enligt Trafikanalys uppfattning är det angeläget med en ökad standardisering och harmonisering av tekniska regler och krav samt en bättre uppföljning och kontroll av hur marknaden utvecklas och fungerar. Det är också viktigt att procedurer effektiviseras, ledtider förkortas och att regelverket inte diskriminerar det ena järnvägsföretaget framför det andra. Europeiska järnvägsbyrån och den nationella regleringsmyndigheten ska ha delade beslutsbefogenheter och förutsätts samarbeta, men frågan är hur kostnadseffektivt detta samarbete kan bli. Genom att lyfta ansvaret till överstatlig nivå kan ERA ges incitament att göra regler tillämpliga och lika för alla i hela EU-området. Samtidigt kan emellertid syftet att åstadkomma ökad harmonisering i järnvägssystemet i hela EU innebära en ökad mängd bestämmelser. I sammanhanget måste även frågan huruvida ERA besitter och kan attrahera nödvändig kompetens beaktas. Det finns även en problematik med förslaget att begränsa medlemsstaternas rätt att fastställa nationella säkerhetsbestämmelser. ERA:s roll stärks här, i mångt och mycket med syftet att harmonisera, men om ett medlemsland har behov av särskilda säkerhetsbestämmelser måste detta givetvis vara möjligt, dock under förutsättning att tillämpningen inte skapar onödiga etableringsbarriärer.

Därutöver finns nationella regler som inte är harmoniserade där det omorganiserade ansvaret inte kan påskynda tillämpningen eller korta ledtiderna. Frågan om hur otydlig, onödig och eventuellt konkurrenshämmande reglering ska bekämpas inom det oharmoniserade regelverket kvarstår. Utan närmare åtgärder eller direktiv för att undanröja ineffektiv tillämpning och minska antalet otydliga eller oharmoniserade regler kan järnvägsföretagens administrationskostnader trots förslagets syfte komma att öka.

### **Marknadsöppning**

*(Förslag som berörs: Förordning om marknadsöppning, Direktiv om marknadsöppning)*

*Skadeprovning och obligatorisk upphandling (art. 11, Direktiv om marknadsöppning).*

Marknadsöppningsdirektivet föreslås innehålla en klausul för skadlighetsprovning. Trafikanalys förstår att detta kan vara en formulering som gör att fler länder kan säga ja till paketet. Å andra sidan ger det en väldigt stor variation i hur det nya regelverket kan användas. Om en sådan formulering ska ingå är det viktigt att vissa saker tydliggörs.

- Hur ska denna skadlighetsprovning vägas mot det som samtidigt sägs i marknadsöppningsförordningen (KOM(2013) 28, s. 9, punkt 4), om att det ska "lämnas utrymme för marknadsbaserade transportlösningar" i kollektivtrafikplanerna?
- Vilka underlag ska lämnas till regleringsorganen som ska göra provningen (motsvarande som sker i internationell trafik idag)?
- På vilka grunder ska provning ske?

En utvärdering hur motsvarande skadlighetsprovning för den internationella trafiken fungerat hittills borde finnas som underlag, om nu motsvarande princip övervägs för regional tågtrafik.

*Gemensamma informationssystem och integrerade biljettsystem (art. 13a, Direktiv om marknadsöppning)*

Det offentliga åtagandet bör inte vara mer omfattande än nödvändigt och avgränsas till det som inte kan eller inte bör ske genom marknadens försorg. Krav som låser upp utförande och marknadsutveckling bör således undvikas, t.ex. krav om att företagen ska delta i potentiellt konkurrenshämmande samarbeten om biljett- och bokningssystem. Däremot finns det betydande fördelar med gemensamma informationssystem. Att resenärerna är betjänta av en så bred och operatörsneutral reseinformation som möjligt torde stå oomtvistat. Marknadsföring av ett järnvägsföretags reseutbud måste däremot utformas företagsspecifikt och därför göras företag för företag. Prissättningen är en viktig del i företagets marknadsföring och priser i ett integrerat biljettsystem riskerar att begränsa möjligheterna att konkurrera om olika priser och erbjudanden. Mot denna bakgrund anser Trafikanalys därför att medlemsstaterna inte ska kunna ställa krav på integrerade biljettsystem.

*Lokal behörig myndighet ska publicera en årlig rapport om den upphandlade trafiken (art. 7 pkt 1, Förordning om marknadsöppning)*

I marknadsöppningsförordningen föreslås att "Medlemsstaterna ska underlätta central tillgång till dessa rapporter, exempelvis via en gemensam webbportal". Utifrån de diskussioner som förs i Sverige finns det många olika åsikter om vad en sådan rapport ska innehålla. Existerande skrivningar från kommissionen bringar en del klarhet<sup>1</sup> genom att beskriva att det till viss del handlar om att data ska samlas in och presenteras på ett sammanhållet sätt. Men det är viktigt att avsikten med artikeln blir helt tydlig. För om medlemsländerna endast agerar i enlighet med förslaget till förordning och tillgängliggör färdiga rapporter på en webbportal, kan frånvaron av samordning resultera i (för Sveriges del) 21 olika och ojämförbara rapporter på en webbportal. Sådan information skulle riskera att få begränsat värde och skulle behöva kompletteras med en nationell beskrivning av sammanfattande karaktär.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Mathias Nilsen har varit föredragande. Maria Melkersson, Pia Bergdahl och Tom Petersen har ingått i den projektgrupp som har arbetat med ärendet.

Brita Saxton  
Generaldirektör

---

<sup>1</sup> *Non-paper for informal consultation - Draft interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport by rail and by road, s. 18*