

Ronald Rutgersson  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**Diarienummer**  
Utr2010/45  
**Datum**  
2010-10-27

## Yttrande över Parlamentets och Rådets Direktiv om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning av första järnvägspaketet)

Trafikanalys har uppmanats att yttra sig över rubricerat direktiv. Trafikanalys har även haft möjlighet att inom ramen för ett formellt samråd lämna synpunkter på Transportstyrelsens analys av omarbetning av det första järnvägspaketet, och menar att denna analys tar upp de viktigaste frågorna kring revideringen.

Bakgrunden till omarbetningen av det första järnvägspaketet är att utvecklingen på järnvägsmarknaden inte är den som EU-kommissionen önskar. Kommissionen menar att orsakerna till att de önskade resultaten inte har uppnåtts är följande:

- Existerande lagstiftning har inte implementerats korrekt
- Existerande lagstiftning behöver förtydligas för att tillförsäkra en harmoniserad tillämpning

Angående den första punkten har kommissionen startat ett antal processer gentemot ett antal medlemsstater om bland annat självständigheten hos dotter- och intressebolag. I Transportstyrelsens analys ifrågasätts därför lämpligheten av att revidera järnvägspaketet innan dessa frågor är utklarade. Denna kritik delas av Trafikanalys som även konstaterar att kommissionen inte har varit konsekvent i sin bedömning. Somliga länder som behållit den gamla koncernstrukturen från tiden före avregleringen har fått kritik medan andra länder undgått kritik.<sup>1</sup>

Trafikanalys konstaterar därför att det finns en flexibilitet i regelverket och töjbarhet i regeltolkningen som medfört att EU:s medlemsländer kunnat införa järnvägspaketet på det sätt som de själva anser vara lämpligast. Ett visst mått av flexibilitet i regelverket är sannolikt eftersträvänsvärt, men det finns ett reellt behov av att täppa till en del luckor i den existerande lagstiftningen genom revideringen av järnvägspaketet. Detta är tydligt genom att inte ens kommissionen lyckas tillämpa lagstiftningen konsekvent. Givetvis delar Trafikanalys kommissionens syn att en väl fungerande konkurrenskraftig internationell järnvägstrafik är viktig för förverkligandet av den inre marknaden. En övergripande invändning mot kommissionens förslag är däremot att det är onödigt kläfsingrigt med exempelvis omotiverat omfattande annex. Detta strider mot kommissionens intention att minska den administrativa

<sup>1</sup> SIKA (2009): EU:s första järnvägspaket; erfarenheter av genomförandet, *SIKA rapport 2009:4*, Östersund.

bördan på företag från EU-lagstiftning.<sup>2</sup>Flera exempel på Annex som bör omarbetas eller plockas bort ges i Transportstyrelsens analys.

Trafikanalys anser att det är positivt att avgiftssystemet ska baseras på marginalkostnadsprincipen. Dessvärre är Transportstyrelsens bedömning riktig när det gäller den praktiska tillämpningen. Det finns en uppenbar risk att avgiftsprincipen kan åsidosättas av det indirekta godkännandet av att upp till 35 procent av genomsnittskostnaden för att underhålla och förnya nätet kan fördelas på brukarna, utan beaktande av marginalkostnadsprincipen. Det vore eftersträvansvärt att, i likhet med järnvägen i Sverige, ha separata och transparenta avgifter för varje avgiftskomponent. På sikt bör detta införas för avgifter för samtliga trafikslag. Det kan dock vara svårt för Sverige att driva denna fråga med trovärdighet eftersom vi inte själva inte gör denna typ av redovisning för andra trafikslag än för järnväg.

Att ta ut en bullerrelaterad infrastrukturavgift ligger väl i linje med den svenska transportpolitiska marginalkostnadsprincipen, förutsatt att avgiften sätts i relation till den samhällsekonomiska störning som uppkommer. Hanteringen av bullerfrågan är dock otillfredsställande eller åtminstone oklar. Dels reser eventuell koppling till Eurovinjettdirektivet frågor, och dels är eventuell koppling mellan bullerdifferentiering och merkostnad för lågbullrande bromsteknologi tveksam i ljuset av kostnadsansvarets principer.

Även om det är enkelt att peka på flera problem inom den europeiska järnvägssektorn önskar Trafikanalys avslutningsvis även lyfta fram en del positiva resultat som indikerar att nuvarande järnvägspaket i viss utsträckning ändå haft avsedd verkan. En första observation är att på många järnvägsgodsmarknader har nyinträdande företag tagit betydande marknadsandelar. En andra observation är att det börjar skapas en EU-marknad för järnvägsoperatörer som är aktiva på flera nationella marknader. Denna typ av process har varit viktig på många andra avreglerade marknader: Telekommunikationer, elproduktion, m.fl. En tredje observation är att på ländernivå finns det nu många goda exempel att lära av.<sup>3</sup>

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande och Backa Fredrik Brandt varit föredragande. I ärendets beredning har även avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

Brita Saxton  
generaldirektör

---

<sup>2</sup> Commission of the European Communities (2009): Action Programme for Reducing Administrative Burdens in the EU ; Sectoral Reduction Plans and 209 Actions, *Com(2009) 544 final*, Brussels.

<sup>3</sup> SIKÄ (2009): EU:s första järnvägspaket; erfarenheter av genomförandet, *SIKÄ rapport 2009:4*, Östersund.