

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Transportstyrelsens rapport Förslag till införlivande av regler i första järnvägspaketet i svensk lagstiftning

N2009/9192/TR

Konkurrensverket stöder föreslagna regeländringar för att fullt ut införliva första järnvägspaketet i svensk lagstiftning. Konkurrensverket vill därutöver lämna följande kommentarer till förslagen.

Publicering av särredovisningar

För att främja ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur samt effektiva person- och godstransportmarknader krävs insyn i dessa verksamheters ekonomiska situation, inklusive ekonomiska ersättningar eller stöd från staten. Detta är framför allt nödvändigt för att minska riskerna för konkurrenskadlig korssubventionering eller överkompensation från det allmänna för utförda tjänster. Krav på särredovisning av verksamheter och stöd från det allmänna finns därför enligt EU-rätten på järnvägsområdet. För att säkerställa god marknadstransparens ska särredovisningarna också offentliggöras. Detta har hittills inte krävts i Sverige och Konkurrensverket stöder att det på förslaget sätt införs krav om detta i järnvägslagen.

Generella regler om särredovisningar, med samma syfte som inom järnvägsområdet, finns för offentliga verksamheter i den s.k. transparenslagen.¹ Konkurrensverket, som har tillsynsansvar enligt denna lag, har utifrån vunna erfarenheter i tillsynsarbetet vid flera tillfällen föreslagit att även redovisningarna enligt transparenslagen ska publiceras, något som inte behöver ske med nuvarande avfattning av den lagen. Konkurrensverket framförde detta förslag senast i en skrivelse till Näringsdepartementet i december 2009.²

¹ Lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. (transparenslagen).

² Revisorsintyg enligt den s.k. transparenslagen, dnr 294/2009, 2009-12-02.

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav

Föreslagen kvalitetsstyrningen ska enligt direktiv 2001/14/EG vara kopplad till banavgiftssystemet. Eftersom banavgifterna i Sverige hittills varit låga och i princip endast utgjorts av marginalkostnaderna för spårslitage och externa samhällseffekter av spårtrafik har det enligt rapporten inte funnits utrymme för ett kvalitetssystem med utbetalning av ersättningar för störningar. En begränsad s.k. tåglägesavgift har dock nyligen införts och Banverket planerar enligt rapporten att under 2011 tillämpa två nivåer på tåglägesavgifter. Därmed anses ett visst utrymme för ett kvalitetssystem ha skapats inom det statligt ägda järnvägsnätet.

Avgifter för att utnyttja järnvägsinfrastruktur ska enligt järnvägslagen vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Detta får en ökad betydelse genom att persontrafik på järnväg står inför en marknadsöppning som kommer att medföra att allt fler konkurrerande tågoperatörer ska samsas på samma spår. Spårkapaciteten är redan nu starkt begränsad inom stora delar av järnvägsnätet och det krävs därför allt bättre och effektivare system för att fördela kapaciteten. Det är främst Banverkets ansvar att sådana system utvecklas och tillämpas. Banverket vidareutvecklar för närvarande en i huvudsak administrativ modell för kapacitetsfördelning. För att kunna uppnå eftersträvd samhällsekonomisk effektivitet i kapacitetsfördelningen anser Konkurrensverket att ekonomiska styrmedel i högre grad måste användas, i enlighet med vad som både Järnvägsutredning I och Järnvägsutredning II framfört. Forskning och utveckling av modeller för kapacitetsfördelning som bygger på auktionsförfaranden måste därför påskyndas. Tillämpning av sådana modeller skulle också kunna skapa ytterligare ekonomiskt utrymme i spåravgiftssystemet för att säkerställa funktionen av ett effektivt kvalitetssystem.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören. Föredragande har varit avdelningsrådet Stig-Arne Ankner.

Dan Sjöblom

Stig-Arne Ankner