

MOTTATT

13 JAN 2011



Datum 2011-01-04

Ref: Magnus Andersson, Affärsutveckling

Tel: 010 - 751 58 53

Vår beteckning: HK 2010-0743/0500

Er beteckning: 10/1553-EC

Ert datum: 2010-10-29

Samferdselsdepartementet
Att. Elisabeth Classon
Postboks 8010 Dep
N-0030 OSLO
Norge

Remissvar – Forslag til direktiv om opprettelse av et felles europeiskt jernbanesområde (omarbeiding) KOM(2010)475

SJ tackar för att ha beretts möjligheten av Samferdselsdepartementet att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Frågan om EU-kommissionens förslag till omarbetningar av det s.k. första järnvägspaketet med syfte att inrätta ett "gemensamt europeiskt järnvägsområde" har under hösten 2010 varit föremål för remissförande även i Sverige. SJ har lämnat synpunkter på direktivförslagen, och på den analys av förslagen som svenska Transportstyrelsen utarbetat, i ett operatörsgemensamt yttrande 2010-11-01 till Näringsdepartementet från Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO). Detta yttrande bifogas för kännedom nedan.

SJ välkomnar Kommissionens inriktning att stärka järnvägssektorn och skapa reella förutsättningar för en sund och fungerande konkurrens mellan olika järnvägsföretag för gods- och personbefordran. I det sammanhanget är en fungerande marknadsövervakning en viktig parameter.

Vidare är förslag om att stärka och skapa större långsiktighet och genomsiktighet i järnvägsinfrastrukturinvesteringarna mycket angelägna och av största betydelse för en positiv utveckling av järnvägstrafiken. I Norge, liksom i bl.a. Sverige, finns betydande "flaskhalsar" i kommersiellt intressanta delar av järnvägssystemet. Dessa behöver byggas bort för ökad tillgänglighet och därmed skapa reella förutsättningar för ny trafik.

SJ vill också betona behovet av en rimlig balans mellan järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren vad gäller ekonomiska villkor för verksamheten, kvalitetsåtaganden och möjligheter till ersättning vid händelser som har bäring på infrastrukturförvaltningen.

Kommentarer till vissa särskilt noterade förändringar i nedan angivna artiklar

Artikkel 3 Søker

Den beskrivna ordningen tillämpas sedan tidigare i Sverige i första hand för upphandlad trafik genom de regionala trafikhuvudmännen enligt s.k. bruttoavtal. SJ har inte upplevt några svårigheter eller problem med möjligheten som sådan.

Artikkel 6 Separate regnskap

Frågan är inte aktuell för SJ, som är ett järnvägsföretag som enbart bedriver persontrafik.

Artikkel 8 Utviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen

SJ välkomnar starkt en utveckling i denna riktning. Järnvägsverksamheten är kapitalintensiv även för järnvägsföretagen, bl.a. avseende investeringar i fordon och i förekommande fall depåer, men även avseende sälj- och distributionssystem. För att från det allmänna fristående järnvägsföretag skall våga investera i t.ex. nya fordon med bättre prestanda krävs god information om de framtida förutsättningarna för verksamheten. Väl förankrade strategier för utvecklingen och utbyggnaden av järnvägsinfrastrukturen är i det sammanhanget särskilt viktigt.

Artikkel 13 Jernbanerelaterade tjensteytelser

De frågor som tas upp i denna artikel är i flera avseenden av särskilt stor vikt för järnvägsföretagen. I Sverige har marknadsöppningen av järnvägssektorn i hög grad påverkat utvecklingen inom detta område och SJ upplever att den praxis som utvecklats under de senaste åren i allt väsentligt fungerar väl och ligger helt i linje med Kommissionens ambitioner. En liknande tillämpning i Norge torde vara möjlig och ändamålsenlig.

SJ ber i den här delen att få hänvisa till den beskrivning av "den svenska modellen" som görs i Branschföreningen Tågoperatörnas yttrande under *Artikel 13 (2)*.

Artikkel 27, 29 och 30

SJ instämmer i den principiella inriktningen i presenterade förslag.

Artikkel 31 Avgiftsprinsipper

SJ ber att få fästa Samferdselsdepartementets uppmärksamhet på de risker med införande av miljöavgifter, som Branschföreningen Tågoperatörerna pekar på i sitt yttrande över denna artikel. Ett införande av miljöavgifter måste ske på ett trafikslagsenhetligt sätt och som inte i sig innebär konkurrensnackdelar för järnvägstrafiken.

Artikkel 36 Reservasjonsavgift och Artikkel 53 Infrastrukturkapasitet til vedlikeholdsarbeid

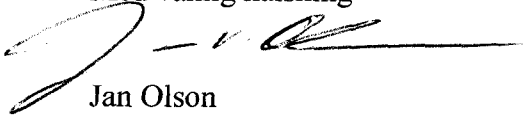
Tilldelningen av kapasitet är helt central för en fungerande järnvägsmarknad och innehåller många viktiga frågeställningar. Kommissionens förslag om att kunna ta ut en reservationsavgift för ett tilldelat men inte utnyttjat tågläge välkomnas som ett verktyg att upprätthålla respekten för tåglägesbeställningar och tilldelningen av kapasitet.

På motsvarande sätt måste infrastrukturförvaltaren ha respekt för linjekapasiteten och alltid planera underhållsåtgärder även utifrån ett trafikperspektiv. Inte minst i persontrafiken, där kunderna ställer krav på tidtabeller och bokningssystem med lång framförhållning, är det försvårande om planerade underhållsarbeten ställs in med kort varsel. Persontrafikoperatören

har i sådana lägen ofta begränsade möjligheter att omplanera sin trafik och ur kortsiktig kapacitetssynpunkt dra nytta av slopandet av ett sedan länge planerat underhållsarbete.

SJ rekommenderar att de ändringar som Kommissionen förslår, med beaktande av vad som anförts ovan, implementeras i den norska lagstiftningen.

Med vänlig hälsning

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jan Olson', written in a cursive style.

Jan Olson

SJ Affärsutveckling

direktör