



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 18 April 2013

Interinstitutional File:

2013/0014 (COD)
2013/0015 (COD)
2013/0016 (COD)
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

8146/13

TRANS 137
CODEC 728
INST 189
PARLNAT 95

COVER NOTE

from: the Swedish Parliament (Riksdag)

date of receipt: 28 March 2013

to: General Secretariat of the Council of the European Union

Subject: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the European Union Agency for Railways and repealing Regulation (EC) No 881/2004

[doc. 6012/13 - COM (2013) 27 final]

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for domestic passenger transport services by rail

[doc. 5960/13 - COM (2013) 28 final]

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area, as regards the opening of the market for domestic passenger transport services by rail and the governance of the railway infrastructure

[doc. 5985/13 - COM (2013) 29 final]

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the interoperability of the rail system within the European Union (Recast).

[doc. 6013/13 - COM (2013) 30 final]

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on railway safety (Recast).

[doc. 6014/13 - COM (2013) 31 final]

- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality¹

¹ Translation(s) of the opinion may be available at the Interparliamentary EU information exchange site IPEX at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>

BILAGA 2**Motiverat yttrande från Sveriges riksdag**

Transportsektorn står inför utmaningar när det gäller både klimatfrågan och övriga miljöfrågor. Riksdagen konstaterar att om det ska vara möjligt att minska utsläppen från transportsektorn måste fler kunna välja klimatsmarta transporter. För att järnvägstrafiken ska vara ett attraktivt transportalternativ och därigenom öka sin andel av transportmarknaden krävs att förutsättningarna för att välja järnvägen blir bättre. Riksdagen välkomnar därför kommissionens arbete med att öka järnvägens konkurrenskraft och attraktivitet och underlätta en utveckling av järnvägssektor. Riksdagen vill understryka att skapandet av ett konkurrenskraftigt och effektivt gemensamt järnvägsområde kräver – inom ramen för en sammanhängande strategi – sammanhållna åtgärder på EU-nivå. Riksdagen ser positivt på bl.a. det tekniska harmoniseringsarbete som pågår inom EU.

När det kommer till att bedöma om förslagen i det fjärde järnvägspaketet är utformade med beaktande av subsidiariteten kan riksdagen dock konstatera att delar av innehållet i förslagen är alltför långtgående, och riksdagen anser att det finns förslag till regleringar som i stället bör hanteras på nationell nivå.

Angående kommissionens förslag till förordning om Europeiska unionens järnvägsbyrå (KOM(2013) 27), förslag till omarbetat direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet (KOM(2013) 30) och förslag till omarbetat direktiv om järnvägssäkerhet (KOM(2013) 31)

Kommissionens syfte med förslagen är i huvudsak att undanröja kvarstående administrativa och tekniska hinder, att införa ett gemensamt synsätt på reglerna för säkerhet och driftskompatibilitet samt att effektivisera vissa processer. Riksdagen ansluter sig till bedömningen att teknisk harmonisering och en minskning av de administrativa bördorna och kostnaderna för järnvägsföretagen är viktiga beståndsdelar i det fortsatta arbetet med att öka järnvägens konkurrenskraft.

Kommissionen föreslår att Europeiska järnvägsbyrån (ERA) ska få utökade befogenheter såsom att fatta beslut om godkännande av järnvägsfordon och om utfärdande och återkallelse av säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Riksdagen ifrågasätter om en sådan överflyttning av beslutskompetens från medlemsstaterna till ERA när det gäller godkännande av järnvägsfordon samt utfärdande och återkallelse av säkerhetsintyg för järnvägsföretag är en proportionerlig åtgärd för att nå syftet med förslagen. Riksdagen menar att det i stället finns en risk för att den föreslagna åtgärden leder till mer utdragna processer med ökade kostnader som följd. Riksdagen anser därför att det kan finnas skäl att ifrågasätta om förslagen

verkligen på ett ändamålsenligt sätt bidrar till att de angivna syftena uppnås. Riksdagen har fått veta att merparten av järnvägsfordonen endast verkar inom en eller ett fåtal medlemsstater, samma sak gäller för järnvägsföretag, varför kommissionens förslag som innebär att järnvägsfordonet ska uppfylla kraven i samtliga bestämmelser som är tillämpliga inom EU framstår som klart oproportionerligt. Enligt vår mening bör dessa fordon i dagsläget även i fortsättningen godkännas av de nationella tillsynsmyndigheterna.

**Angående kommissionens förslag till ändring av EU:s
kollektivtrafikförordning (KOM(2013) 28) och förslag till ändring
av direktivet om inrättande av ett gemensamt europeiskt
järnvägsområde (KOM(2013) 29)**

Kommissionen föreslår att järnvägsföretag ska ha tillgång till järnvägsinfrastruktur i alla medlemsstater för att utföra persontransporter. I Sverige är järnvägsmarknaden helt öppen för konkurrens sedan den 1 oktober, 2010 och förslaget skulle således inte få någon effekt på den svenska lagstiftning i denna del i dag.

Kommissionen anger att syftet med förslagen bl.a. är att höja konkurrenstrycket på de inhemska järnvägsmarknaderna för att öka mängden persontrafik och förbättra kvaliteten på denna trafik. Riksdagen anser dock att det finns åtgärder i förslagen som är alltför långtgående och inte heller ändamålsenliga för att öka mängden persontrafik och förbättra kvaliteten.

Riksdagen är tveksam till den föreslagna åtgärden att öppna upp den inrikes persontrafiken för konkurrens och menar att detta kan vara en alltför långtgående åtgärd som minskar utrymmet för välfungerande nationella sär lösningar. Enligt riksdagens uppfattning kan det finnas andra åtgärder som bättre kan bidra till att uppnå dels det övergripande målet med det fjärde järnvägs paketet, dvs. att vidareutveckla det gemensamma europeiska järnvägsområdet, dels de aktuella förslagets mål att öka mängden persontrafik och förbättra kvaliteten på denna trafik. Exempel på åtgärder kan vara gemensam information, gemensamma tidtabeller och biljettsystem osv.

Riksdagen baserar sitt ställningstagande på de svenska erfarenheter som visar att vårt svenska järnvägssystem i alla delar inte lever upp till de förväntningar som finns på ett väl fungerande järnvägssystem med hög kvalitet och punktlighet. Sveriges riksdag har därför funnit att det finns anledning att göra en utredning om järnvägssystemets organisation för att säkerställa att järnvägen utvecklas och förvaltas på bästa sätt (bet. 2012/13: TU2, rskr. 2012/13:119). Riksdagen bedömer att medlemsstaterna är bättre rustade att utifrån sina respektive förutsättningar fatta beslut om hur den inrikes persontrafiken ska utföras för att på så sätt nå målen om en ökad persontrafik på en konkurrenskraftig europeisk järnvägsmarknad som på ett effektivt sätt bidrar till att bryta transportsektorns oljeberoende.

Kommissionen föreslår vidare att behöriga myndigheter ska konkurrensutsätta tilldelningen av järnvägsavtal genom upphandling i stället för att kunna direkttilldela dem till vissa leverantörer när de själva inte bedriver trafiken. Enligt kommissionen är förslaget en åtgärd för att försöka åstadkomma reell konkurrens på marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg. Enligt riksdagens mening överskrider förslaget den nödvändiga nivå som krävs för att nå målen med förslagen. Riksdagen anser att det måste vara den enskilda medlemsstaten som bäst kan avgöra hur behöriga myndigheter lämpligast tilldelar avtal om allmännyttig järnvägstrafik.

Sammanfattande bedömning

Enligt riksdagens uppfattning är kommissionens förslag om utökade befogenheter för ERA när det gäller godkännande av järnvägsfordon och utfärdande och återkallande av järnvägssäkerhetsintyg, öppnandet av nationell persontrafik och konkurrensutsättning av avtal om allmän trafik inte förenliga med subsidiaritetsprincipen.