

Datum
2015-09-25Dnr/Beteckning
TSJ 2015-1589Ert datum
2015-04-29Er beteckning
Ju2015/2409/L3

Kopia till

anna.wernerup@regeringskansliet.se

Justitiedepartementet
103 33 Stockholm

Slutbetänkandet SOU 2015:9 En modern reglering av järnvägstransporter

Sammanfattning

Transportstyrelsen välkomnar att utredningen lyfter angelägna frågor för järnvägstransporterna. Transportstyrelsen anser att ett ansvarssystem som i huvudsak är lika för internationella och nationella transporter samt en utvidgad regressrätt är rätt väg. Transportstyrelsen delar också utredningens uppfattning att incitamenteffekter och kompensation för transportörer är viktiga instrument för ökad konkurrenskraft på järnvägsmarknaden.

Transportstyrelsen anser dock att trots att utredningen identifierat ett antal problem hanteras inte dessa i det slutliga förslaget. Transportstyrelsen är tveksam till kombinationen av regressrätt och kvalitetsavgifter och anser att det är svårt att bedöma effekterna av förslaget.

Transportstyrelsens synpunkter

I det följande ges Transportstyrelsens synpunkter på utredningens förslag om regressrätt

10. Regress

Transportstyrelsen är positiv till att utredningen föreslår en regressrätt även för nationellt nyttjande av infrastrukturen vilket är en central fråga för att öka järnvägens konkurrenskraft. Incitamenteffekter och kompensation för transportörer som använder järnvägen som transportmedel har diskuterats under en tid. Transportstyrelsen välkomnar en sådan diskussion och ser allvarligt på de villkor som järnvägsföretag stundtals lever under idag. Järnvägsföretag ska exempelvis leva upp till bestämmelser i Tågpassagerarförordningen, men har inte själva möjligheten att påverka eller få ersättning för de fall Trafikverket orsakat förseningen. I strävan att

komma till rätta mot kund är det viktigt att den som är att anses som ansvarig för grundorsaken också får bära ersättningsansvaret.

Transportstyrelsen anser dock att utredningens förslag om nationell regressrätt med avräkning av kvalitetsavgifter är en modell som av flera skäl inte kommer att fungera fullt ut. Det är därmed svårt för inblandade parter att förutsäga hur modellen kommer att fungera och det är också svårt att förutsäga effekterna av modellen. Transportstyrelsen har följande invändningar.

Utredningens förslag hanterar inte fullt ut de osäkerheter som identifierats. Eftersom det inom Trafikverket pågår ett regeringsuppdrag med att utveckla systemet med kvalitetsavgifterna, som ska återrapporteras i samband med att tågplanen för 2016 fastställs, är det svårt att få en överblick av effekterna. Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning om att en höjning av kvalitetsavgifterna skulle bidra till att regressrätten enbart kommer att utnyttjas i de fall där transportörerna haft stora kostnader. Utredningen understryker att en förutsättning för att ett system med regress över huvud taget ska fungera är att Trafikverkets system för rapporteringen av driftstörningar och orsakerna till dem förbättras. Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning, men noterar att utredningen trots detta föreslår en regressrätt innan en sådan förbättring genomförs. Detta innebär också svårigheter för Transportstyrelsens tillsyn. Utredningen lyfter även frågan att en förbättring som möjligen bör övervägas är att flytta orsakskodningen till en annan och oberoende myndighet, men ger inte något förslag till beslut eller ytterligare analys i denna del. Transportstyrelsen anser att denna fråga bör utredas ytterligare innan förslaget om regressrätt införs.

Modellen bygger på bestämmelser om ersättning och assistans i CIV, CIM, tågpassagerarförordningen eller den kommande lagen om resenärers rättigheter vid kortare resor som nu bereds inom Regeringskansliet. Transportstyrelsen anser därför att innehållet i den kommande lagen om resenärers rättigheter vid kortare resor behöver vara känt innan detta slutbetänkande närmare kan kommenteras. Utifrån nuvarande förslag anser Transportstyrelsen också att den nämnda lagen bör träda i kraft samtidigt eller tidigare än lagändringarna om regressrätt.

Enligt Transportstyrelsens mening kommer regressrätten inte att ge något större genomslag för godstrafiken. Som utredningen uppmärksammat, leder för denna trafik sällan en störning i infrastrukturen till dröjsmålshantering från transportörens sida. Som utredningen konstaterar korrigerar transportören i stället med interna/externa insatser för att undvika att tappa kunden alternativt undvika att bryta mot avtalet. En störning kan därför leda till en kostnad om många miljoner kronor. Transportstyrelsen ser även en

risk att godstrafikföretag då även kompenserar denna risk med att boka in ”reservtid” i tågplanen, vilket kan leda till effektivitetsförluster.

13. Ekonomiska och andra konsekvenser

Transportstyrelsen delar inte bedömningen att utredningens förslag endast i marginell omfattning kommer att påverka Transportstyrelsen och att det merarbete som kan tillkomma torde rymmas inom myndighetens nuvarande verksamhet. Transportstyrelsens bedömning är istället att utredningens förslag skulle kunna ställa krav på utökade resurser och kompetens hos Transportstyrelsen. Som framgår av utredningen har Transportstyrelsen för närvarande inte tillsyn över skadestånd och andra ersättningar, och då dessa föreslås vara komplementära till nuvarande tillsynsområde kan det i vissa fall bli svårt att dra en gräns för myndighetens tillsynsverksamhet. Det är viktigt att komma ihåg att kvalitetsavgiftssystemet är förvaltningsrättsligt reglerat och syftar till förebyggande åtgärder samtidigt som skadestånd och andra ersättningar är civilrättsligt reglerat.

Vidare finns det, som också uppmärksammats av utredningen, en risk att en infrastrukturförvaltare, i sin egenskap av monopolist, sätter svåruppfyllda villkor i form av t.ex. redovisningar för att regress ska medges.

Transportstyrelsen anser vidare att det oklart hur utredningen utifrån osäkra faktorer kan bedöma att det för Trafikverkets del sammantaget kommer att röra sig om cirka 30 miljoner kronor i regressersättningar och ett mindre antal årsarbetskrafter för att hantera anspråken. Beräkningen baserar sig på en enkät som enbart drygt hälften av adressaterna svarat på. Av svaren kan även bland annat utläsas att frågorna har uppfattats på lite olika sätt av adressaterna. Exempelvis har vissa som besvarat enkäten ansett att obehöriga på spåren respektive hårt väder varit infrastrukturförvaltarens ansvar och andra inte. Av bilaga 2 i slutbetänkandet framgår att skillnaderna är stora mellan hur stora kostnader som anses vara hänförliga till Trafikverket. Exempel på det är att kollektivtrafikmyndigheten i Jämtland/Norråtg anser att 100 procent av kostnaderna är hänförliga till Trafikverket, medan kollektivtrafikmyndigheten Värmland anser att 42 procent av kostnaderna är hänförliga till Trafikverket.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Maria Ågren. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, GD-stabschef Jacob Gramenius, enhetschef Lena Ersson, jurist Ingar Werkström, utredare Lovisa Friberg och sektionschef Nils Enberg, den senare föredragande.

Maria Ågren
Generaldirektör