

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Per e-post till
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2023-09-30

Ref LI2023/02909

Remiss av kommissionens förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation inom Svenskt Näringsliv för stora delar av transportsektorn. Vi har drygt 9200 medlemmar som sysselsätter omkring 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige. Ett av våra förbund är Transportindustriförbundet som samlar speditörer som verkar inom alla transportslag med bl.a. en järnvägskommitté.

Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter på rubricerat ärende.

Förslaget i korthet

Förslaget är en omarbetning av vissa delar av SERA-direktivet, som etablerar Single European Railway Area, och innebär därtill att den sedan tioåret är gällande godskorridorförordningen för internationell godstrafik ersätts av den nya förordningens bestämmelser.

I förslaget föreslås ett nytt regelverk för kapacitetstilldelning och trafikledning för att öka kvalitén på järnvägstjänster och för att möjliggöra mer trafik på järnvägsnäten. Syftet är att säkerställa att järnvägssektorn kan bidra till fossilfrihet.

För att säkerställa en hög nivå av koordinering som behövs för en säker trafik och ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen krävs att trafiken och kapaciteten förvaltas effektivt av infrastrukturförvaltarna. För den gränsöverskridande trafiken krävs bättre koordinering av trafiken än vad som görs idag. För att säkerställa detta innehåller förslaget mekanismer för koordinering mellan infrastrukturförvaltare och andra involverade aktörer.

I förslaget ges infrastrukturförvaltarna en roll att, i högre utsträckning än idag, bestämma vilka transportbehov som finns. Infrastrukturförvaltarna kommer t.ex. att kunna spara kapacitet för att tilldela i ett senare skede än i den årliga tilldelningsprocessen.

Förslaget innehåller också incitament för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att hedra kapacitetsrelaterade löften och undvika sena ändringar som kan påverka andra användare.



Slutligen syftar förslaget till att säkerställa att processen för att digitalisera kapacitetstilldelningsprocessen harmoniseras mellan medlemsstaterna och resulterar i bättre koordinerade järnvägstjänster inom hela EU.

Förordningen föreslås tillämpas från och med den 1 januari 2026, men det blir därefter ett stegvist införande som ska vara fullt implementerat till tågplan 2030.

Transportföretagens och Transportindustriförbundets synpunkter

Vi ser i grunden positivt på den föreslagna inriktningen att öka servicegrad och tillförlitlighet i den internationella järnvägstrafiken och bidra till ökad överflyttning till järnvägstransporter och, i godstrafikens fall, multimodala upplägg.

För våra medlemmar är det viktiga att förslagen inte genomförs på bekostnad av godstrafikens prioritet och servicegrad. Förslaget innebär ett nytt sätt att tilldela kapacitet. Till skillnad från dagens tågplaneprocess som bygger på en tanke om tilldelning ett år i taget, innebär förslaget en större tyngdpunkt mot förplanerade tåglägen. För sökande av kapacitet som inte kan planera kapacitetsbehovet långt i förväg (främst godstransporter) ska infrastrukturförvaltaren spara kapacitet för en rullande planering, med tilldelning tidigast fyra månader innan tågläget. För att det ska motsvara mot godstransporternas behov krävs att erbjudandet om kapacitet är tillräckligt attraktivt för att fungera på ett effektivt sätt.

För gränsöverskridande transporter har historiskt alltid samordningen mellan infrastrukturförvaltarna varit ett problem. Infrastrukturförvaltarna planerar banarbeten och avstängningar utifrån nationella behov och kan innebära stora problem och osäkerhet för järnvägsföretag, speditörer och deras kunder.

Vi vill också peka på vikten av att de krav som ställs på operatörer inte är så stora att SME-företag i praktiken inte har möjlighet att tillmötesgå dem effektivt, vilket skulle kunna hämma konkurrensen till förfång för utvecklingen av järnvägssegmentet.

Det är dock svårt att ge en samlad effektbedömning för godstrafiken, särskilt den intermodala trafiken, när förslaget till ändringar av direktivet för kombinerade transporter ännu inte presenterats.

Transportföretagen och Transportindustriförbundet står till förfogande för fortsatt dialog och inspel i processen framåt.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen

Susanne Karlsson

Biträdande Samhällspolitisk chef

Håkan Nilsson

Branschchef, Transportindustriförbundet