Tågföretagen

2022-02-09

Infrastrukturdepartementet
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

**Remissvar**
**EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet**
**Dnr: I2021/03357**

*Tågföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som har närmare 17.000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer. Tågföretagen ingår i förbundsgruppen Almega, som är en medlemsorganisation inom Föreningen Svenskt Näringsliv.*

## 1. Inledning

Tågföretagen kommenterar i detta remissvar dels Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg – specifikt i avsnitt 2, dels Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) – specifikt i avsnitt 3.

EU-kommissionens ”Action Plan” den 14 december 2021 för främjande av långväga och gränsöverskridande passagerartransporter utgör inget mindre än radikalt skifte mot hållbara transporter. Samtidigt lämnades ett färdigt förslag till reviderad TEN-T-förordning, som kommer medföra grundläggande förbättringar för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet.

Vi ser att EU efter Glasgow-mötet i höstas leder vägen globalt genom ett ambitiöst åtgärdspaket för effektiv och miljövänlig mobilitet som ska bidra till att klara EU:s klimatmål, inkluderande fördubbling av resandet med höghastighetståg fram till 2030 och tredubbling till 2050. Det är inget mindre än en storsatsning på Europas järnvägar som medlemsstaterna förväntas bidra till genom att ta EU:s finansiella muskler i anspråk.

Vi ser därför fram emot att Sverige tar ett tydligare grepp för att få finansiell återbäring från EU. Vi har under många år lyft behovet av att den svenska infrastrukturpolitiken måste blicka mer över landets gränser, i synnerhet söderut.

Redan 2028 öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen. Och Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, som nyligen presenterades, kan dessvärre inte sägas adressera kommande transportflöden på ett adekvat sätt. Var finns analysen av de framtida gränsöverskridande transportflödena och de åtgärder i den svenska infrastrukturutvecklingen som svarar upp mot behoven som drivs av EU:s målbild och de redan planerade förbättrade förutsättningarna för tågtransporter till och från kontinenten? Vi talar här om behov som accentueras av de inhemska transporter som genereras av de tunga industriinvesteringarna framför allt i norra Sverige.

## 2. Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg

Tågföretagen välkomnar det snabba antagandet av EU:s handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg, vilket visar på EU-kommissionens engagemang för att nå de ambitiösa målen i EU:s Green Deal och i strategin för hållbar och smart mobilitet. Tågföretagen och dess medlemmar avser vara en aktiv partner i arbetet för att förverkliga omställningen av transportsystemet och bidra till att uppnå EU:s mål för att mildra konsekvenserna av klimatförändringarna.

Tågföretagen stödjer fullt ut strävan mot ett säkert och fullt driftskompatibelt järnvägssystem och ett gemensamt europeiskt järnvägssystem. Målbilden är att bygga ett integrerat europeiskt järnvägsnät med hög kapacitet genom att eliminera hinder för driftskompatibilitet. Tågföretagen understryker vikten av att marknadspelaren i det fjärde järnvägspaketet införlivas fullt ut. För att förverkliga handlingsplanen är det viktigt att påskynda arbetet med infrastrukturförvaltares omställning till kundorienterade leveransorganisationer. Här har Sverige mer erfarenhet än kanske något annat land i Europa. Sverige skulle därför kunna inta en ännu mer aktiv roll i arbetet med att undanröja hinder för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Medlemsstaterna borde i högre utsträckning ha oberoende och vertikalt separerade infrastrukturförvaltare och i mindre omfattning använda undantagen för direkttilldelning av kapacitet.

Nya och förbättrade krav på infrastruktur av hög kvalitet med ambitiösa genomförandetidsfrister som uttrycks i översynen av TEN-T-förordningen måste gå hand i hand med lämplig och tillräcklig finansiering.

När det gäller ERTMS anser Tågföretagen att en synkroniserad och harmoniserad ERTMS-utbyggnad av mark och ombordsystem är avgörande. Det är nödvändigt att förbättra finansiella stöd för att stimulera till storskaliga investeringar i ERTMS, i synnerhet ombordutrustning.

Tågföretagen understryker att uppnåendet av framtida – helt TSD-kompatibla – delsystem ska baseras på konsekvensbedömningar och åtföljas av sunda finansieringssystem. Tågföretagen anser att det är nödvändigt att förbättra de finansiella instrumenten på plats för att stimulera storskaliga investeringar i rullande materiel.

Tågföretagen stödjer främjandet av att fler medlemsstater ratificerar Luxemburgprotokollet (järnvägsprotokollet) till Kapstadskonventionen och stödjer dess genomförande inom EU. Det är

också värdefullt att EIB har lanserat Green Rail Investment Platform, i syfte att skapa bättre förutsättningar för finansiering av rullande materiel.

Med den ökade digitaliseringen och möjligheten till distansarbete bör ombordtjänster stödjas av såväl 5G som kommande generationers telekomnät, som ska tillhandahållas av telenätleverantörerna utmed järnvägen.

Kompetenstillgången inom järnvägssektorn är kritisk. Hållbar och kvalitetssäkrad kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen påverkar och angår alla aktörer. Det innebär en möjlighet till ett långsiktigt och hållbart transportsystem som bygger på hållbara kalkyler, projekt och leveranser genomförda i tid och till rätt kvalitet. Hela sektorn måste bli mer attraktiv för unga människor, särskilt kvinnor, som endast representerar 21 procent av de anställda i sektorn i Europa. Revideringen av lokförardirektivet är enligt handlingsplanen planerad till fjärde kvartalet 2022. Tågföretagen välkomnar den kommande revideringen. Sedan lokförardirektivet trädde i kraft har det gjorts framsteg mot ett mer harmoniserat system för licenser och certifikat. Det finns fortfarande brister som måste åtgärdas i den kommande översynen, såsom frågan om ett gemensamt språk, men sammantaget är direktivet på väg i rätt riktning.

Tågföretagen välkomnar förslaget om Europeiska ungdomsåret 2022 och att det används även för att lyfta fram järnvägens attraktionskraft och framtida möjligheter för ungdomar och kvinnor för att möta kommande kompetensbrist.

Revideringen av godskorridorförordningen kommer att genomföras i två steg, där den andra delen är den konsekvensbedömning som kommissionen genomför under 2022. Det finns idag en stor osäkerhet i vad kommissionens konsekvensbedömning kommer att leda till. Det är dock sannolikt att den kommande revideringen kommer att hantera både person- och godstrafik. Vi noterar att kommissionen kommer att ta tillfället i akt vid revideringen av godskorridorförordningen att försäkra sig om att kapacitetstilldelningsprocessen ska fungera både för gränsöverskridande godstrafik och persontrafik.

Inrättandet av en överstatlig enhet som kan stötta den gränsöverskridande kapacitetstilldelningen är en intressant tanke. Tågföretagen anser att en enhet på unionsnivå som övervakar optimeringen av gränsöverskridande järnvägstrafik och samordningsmekanismer bör inrättas initialt som ett medlingsorgan.

Tågföretagen anser att den konsekvensbedömning som genomförs under 2022, gällande godskorridorförordningen och genomförande av Timetabling and Capacity Redesign (TTR), måste hanteras utifrån insikten att det kan bli lagförslag om förändringar både för person- och godstrafiken. Sådana förändringar kommer att ha påverkan även på de nationella järnvägsmarknaderna. Detta särskilt som kommissionen har uttryckt att det inte är uteslutet att öppna SERA-direktivet om det behövs för att uppnå kommissionens mål.

Banavgifterna bör sänkas substantiellt för att skapa ett ”level playing field” mellan trafikslagen och för att stimulera konkurrenskraften inom järnvägssektorn. Tågföretagen förväntar sig att kommissionen tar hänsyn till detta när den utarbetar riktlinjer för banavgifter.

Tågföretagen stödjer och vill vara delaktig i det fortsatta arbetet med förslag till en lagstiftning om multimodala digitala mobilitetslösningar som förbättrar datautbyte mellan tjänsteleverantörer och underlättar ingåendet av kommersiella avtal, inkluderande att resenärer kan resa vidare med annan operatör vid missade anslutningar.

Tågföretagen stödjer helt och hållet förenklingen av de befintliga förfarandena för alla typer av stöd till klimatsmarta transporter, i synnerhet genom att genomföra undantag från anmälningsskyldigheten enligt reglerna för statligt stöd för offentlig finansiering genom sänkning av banavgifter och till ERTMS ombordutrustning.

Tågföretagen stödjer alla initiativ för att skapa ett ”level playing field”.

### 3. Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

Som nämnts ovan stödjer Tågföretagen fullt ut strävan mot ett säkert och fullt driftskompatibelt järnvägssystem och ett gemensamt europeiskt järnvägssystem. Målbilden är att bygga ett integrerat europeiskt järnvägsnät med hög kapacitet genom att eliminera hinder för driftskompatibilitet.

Tågföretagen ser positivt på kommissionens förslag till förändring av målen för TEN-T, där vi ser ett ökat fokus på miljö och klimat, innovation och digitalisering. Förordningen fastställer fortsatta riktlinjer för utbyggnad av TEN-T men nu i tre olika nivåer, där det nya utökade stomnätet (extended core network) presenteras.

Till detta presenteras det nio nya European Transport Corridors, en ihopslagning av godskorridorerna (RFC) och stomnätskorridorerna (CNC). Revideringen av TEN-T-förordningen innefattar alltså även delar av godskorridorförordningen (913/2010/EU).
Det utökade stomnätet definieras utifrån att vara en del av det övergripande nätet som ingår i European Transport Corridors. I och med detta görs en förändring av tidsplanen för utbyggnaden av TEN-T med ett färdigställande av stomnätet 2030, det utökade stomnätet 2040 och det övergripandet nätet 2050.

När det gäller ERTMS anser Tågföretagen att en synkroniserad och harmoniserad ERTMS-utrullning av mark- och ombordsystem är avgörande. Det är helt nödvändigt att förbättra finansiella stöd för att stimulera till storskaliga investeringar i ERTMS, i synnerhet ombordutrustning.

Tågföretagen stödjer den föreslagna utvidgningen geografiskt av de två korridorer som Sverige berörs av:

- Scandinavian – Mediterranean
- North Sea – Baltic

Följande sträckor bör inkluderas i godskorridoren, för att minska risken att godskorridorerna geografiskt inte etableras fullt ut där marknaden har behov av godstransporter på järnväg och intermodalt:

- Oslo-Hallsberg
- Trelleborg-Rostock inkl järnvägsfärja

Tågföretagen ser risker med att flexibiliteten att modifiera godskorridorer tas bort. Det bör fortsatt vara möjligt för godskorridorer att möta och stötta kund/transportbehov även utanför det föreslagna nätets geografiska sträckning.

När det gäller kravet på max 15 minuter för att korsa en landsgräns för godståg bör möjlighet till undantag säkerställas. Skilda spårvidder, exempelvis vid Tornio-Haparanda, medger inte en så pass snabb gränspassage.

Det är rimligt att 90 procent av gränsöverskridande godståg ska komma fram till sin slutdestination högst 30 minuter för sent.

De rådgivande organen med järnvägsföretag och terminaler till godskorridoren (RAG/TAG) behöver utökas med ett rådgivande organ för transportköpare, logistikföretag och speditörer. Även andra viktiga aktörer, som terminaler, hamnar och rederier behöver kunna inkluderas i godskorridorens organisation för ett samlat erbjudande till kunder.

För kapaciteten i systemet kan de objekt som ingår i Trafikverkets projekt ”Längre och tyngre tåg” inte underskattas. Möjligheten att köra längre och tyngre godståg är ett kostnadseffektivt sätt att bearbeta systemkapaciteten positivt. Mer än hälften av åtgärderna i projektet ligger för närvarande efter 2026 i Trafikverkets planförslag 2022-2033, och det blir en utmaning att klara TEN-T-kraven till 2030. Det är av stor betydelse för transportberoende näringslivets konkurrenskraft, inte minst i norra Sverige, att projektet ges högsta prioritet.

Stockholm den 9 februari 2022

Gustaf Engstrand,
Näringspolitisk chef, Tågföretagen

Lina Lagerroth,
Näringspolitisk expert, Tågföretagen