Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

REMISSYTTRANDE
2014-08-26

Justitiedepartementet
103 33 STOCKHOLM

Tillträde till COTIF 1999. Delbetänkande av Järnvägstrafikutredningen. SOU 2014:26

Näringslivets Transportråd har fått utredningens delbetänkande på remiss och anför följande:

Näringslivets Transportråd tillstyrker utredningens förslag. I delbetänkandet föreslås att Sverige i svensk rätt införlivar den reviderade konventionen om internationell järnvägstrafik, COTIF 1999. Förslaget innebär att Sverige inför samma lagreglering av internationella järnvägstransporter som redan gäller inom den Europeiska Unionen, ett flertal europeiska länder liksom i ett antal nordafrikanska och asiatiska länder. I delbetänkandet anges att Sverige redan idag deltar i det internationella samarbetet på järnvägsområdet, att Sverige omfattas av järnvägspolitiken som förs inom EU samt att Sverige anslutit sig till den tidigare konventionen COTIF 1980.

COTIF 1999 innehåller bl.a. rättsregler för avtal om internationella transporter av gods på järnväg samt regler om ansvarsfördelningen mellan infrastrukturförvaltare och transportföretag som regressbestämmelser. Fraktsedeln har i COTIF 1999 frikopplats från transportavtalet. Fraktsedeln utgör enligt COTIF 1999 endast ett skriftligt bevis om transportavtalets existens och innehåll. En svensk anslutning till COTIF 1999 borde enligt Näringslivets Transportråd skapa förutsättningar för minskande transaktionskostnader för transportavtal för internationella järnvägstransporter.

I en andra del ska utredningen göra en översyn av lagstiftningen om inrikes transporter och förslå ändringar för ett modernare regelverk. Utredningen ska även analysera konsekvenserna av en mera vidsträckt regressrätt för transportföretagen gentemot infrastrukturförvaltarna än regleringen i COTIF 1999 som ålägger dessa kostnadsansvar om förseningar orsakats av fel i infrastrukturen och drabbat internationella transporter. Denna fråga är av stor betydelse för varuägare som ytterst drabbas av extrakostnader till följd av störningar i sina godsflöden på järnväg. Det är naturligt att vid en svensk ratificering av COTIF 1999 att även ansvarsfrågorna om fördelning av förseningskostnader mellan transportföretag och infrastrukturförvaltare regleras vid nationella transporter. Näringslivets Transportråd understryker vikten av att utredningen även i den andra delen av sitt arbete koordinerar sina förslag med det pågående arbetet i utredningen om Järnvägens organisation för att möjliggöra för transportköpare att lämna synpunkter på arbetet.

I delbetänkandet anges att regressrätten för transportföretagen i COTIF 1999 i förhållande till infrastrukturförvaltarna kommer att få ett visst ekonomiskt genomslag. Utredningen hänvisar här till studier gjorda av Trafikverket och Trafikanalys som anger en kostnad på i storleksordningen 25 miljoner kr per år för Trafikverket. Denna summa är enligt Näringslivets Transportråd tilltagen i underkant och vi efterlyser en mera marknadsmässig kalkyl som inkluderar de företagsekonomiska kostnaderna för transportköpare vid störningar i sina internationella godsflöden på järnväg. Detta bör prövas av utredningen i den andra delen av arbetet där en utvidgad regressrätt jämfört med reglerna i COTIF 1999 ska analyseras.

Utredningen skriver i sitt delbetänkande: "Att ha en fungerande godstrafik på järnväg är viktigt för svensk exportindustri" en uppfattning som Näringslivets Transportråd delar.

Näringslivets Transportråd ställer sig dock mot denna bakgrund frågande till utredningens skrivning på sid. 121 i delbetänkandet att: "Det faktum att Trafikverket får betala mer för försenad godstrafik än försenade passagerare riskerar också innebära att prioriteringsreglerna kan komma att ändras, så att godstrafiken kommer att prioriteras framför persontrafiken vid en försening. I dag gäller det omvända och det kan ifrågasättas om det är en samhällspolitisk önskvärd konsekvens att godstrafiken börjar prioriteras".

Näringslivets Transportråd har i många olika sammanhang framfört att såväl godstransporters samhällsnytta som kostnaderna vid störningar är systematiskt undervärderade i dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller och vi efterlyser en rättvisande värdering av gods. Det är i högsta grad en önskvärd samhällspolitisk konsekvens att godstransporter på järnväg liksom persontrafik värderas och prioriteras utifrån sin samhällsnytta baserat på rättvisande kalkylmodeller som inkluderar samtliga kostnader för företag och samhälle vid förseningar.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Per Bondemark
Ordförande

Guy Ehrling
Kanslichef