

REMISSYTTRANDE

2023-09-29

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande över kommissionens förslag till användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet (dnr LI2023/02909)

Näringslivets Transportråd har tagit del av rubricerad remiss och framför i det följande våra synpunkter. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera av medlemmarna är transportköpare av järnvägstransporter i Sverige och Europa.

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa avstånd både inom landet och till viktiga export- och importmarknader. För att företag inom industrin och handeln i Sverige ska kunna stärka sin konkurrenskraft och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden, behövs väl fungerande, robusta logistikkedjor, en effektiv transportnäring, funktionell infrastruktur och ett kostnadsläge jämförbart med konkurrentländer. Effektiva och tillförlitliga järnvägstransporter både nationellt och internationellt har stor betydelse för många transportköpare av godstransporter i Sverige.

Effektiva, gränsöverskridande godstransporter på järnväg spelar en viktig roll för transportköparnas möjligheter att ställa om sina transporter och samtidigt stärka sin konkurrenskraft i världen och därigenom bidra till välfärden i Sverige och Europa. Detta gäller även intermodala transporter där järnväg ingår. En väl fungerande modell för tilldelning av järnvägskapacitet är väsentlig för att transporter ska möta marknadens reella efterfrågan och kunna genomföras på ett tillförlitligt sätt, vilket är avgörande för järnvägens attraktionskraft för industrin och handeln. Näringslivets Transportråd instämmer därför i den övergripande ambitionen med EU-kommissionens förslag som syftar till att åstadkomma en tillförlitlig kapacitetstilldelning och trafikledning som svarar mot marknadens efterfrågan och att bättre kunna kombinera det med behov av banarbeten.

Järnvägen i Sverige har kraftigt underhållsbehov vilket är en utmaning eftersom fler åtgärder i infrastrukturen, under tiden de pågår, kraftigt begränsar möjligheten att transportera gods och resenärer. Det gör också att konflikterna mellan gods- och persontransporter ökar. Även av detta skäl är det angeläget med en väl fungerande planeringsprocess, där berörda transportköpare också involveras.

Godskorridorförordningen tillkom en gång i tiden för att säkerställa bland annat en högre prioritering av godstransporter på järnväg i kapacitetstilldelningsprocessen. Näringslivets Transportråd ser en risk med att avskaffandet av förordningen leder till att godstrafiken återigen i praktiken nedprioriteras i förhållande till persontrafiken. Näringslivets Transportråd håller alltså inte nödvändigtvis med regeringen som i faktapromemorian framhåller att regelverket avseende gränsöverskridande trafik kan komma att gynna godstrafiken eftersom den är mer internationell i sin natur än persontrafiken. Näringslivets Transportråd menar att förplanering och långa ledtider i stället kan missgynna godstrafiken, eftersom persontrafiken har bättre förutsättningar att planera på längre sikt. Kommissionens förslag innehåller en rullande planering som kan sägas vara den stora nyheten för godstrafiken, eftersom den sparar kapacitet till de som på grund av till exempel pågående upphandlingar inte kan planera sin trafik långt i förväg. Konceptet är dock till viss del oprövat och det finns risker med införandet. Det finns också farhågor att mycket av den framtida kapaciteten kommer att bokas upp i ramavtalen, vilket kan drabba godstrafiken i synnerhet.

Näringslivets Transportråd anser att en viktig förutsättning för att realisera nyttorna med förslaget är att tåglägen för internationella godståg fortsatt prioriteras när godskorridorförordningens på förhand iordningsställda tåglägen för godståg försvinner i och med avskaffandet av förordningen. Annars riskerar järnvägen att i stället förlora i attraktivitet vad gäller godstransporter. I slutändan drabbar det de företag i Sverige som är beroende av järnvägstransporter för att kunna vara konkurrenskraftiga.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen