

Infrastrukturdepartementet

[i.registrator@regeringskansliet.se](mailto:i.registrator@regeringskansliet.se)

[helene.lassi@regeringskansliet.se](mailto:helene.lassi@regeringskansliet.se)

Stockholm 2019-10-31

Ref N2019/02121/TM

## **Remissvar till Promemorian Fjärde järnvägspaketet**

Transportföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna, samt säkerhetsbranschen. I våra nio förbund finns drygt 10.100 medlemsföretag med tillsammans ca 217.000 anställda. Det gör oss till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige. I syfte att skapa goda förutsättningar för våra medlemmar att verka arbetar vi även med näringspolitiska frågor och kompetensförsörjning. De två förbund som är närmast berörda av frågorna som behandlas i remissen är Sveriges Hamnar och Transportindustriförbundet.

Transportföretagen har tagit del av rubricerade remiss och har följande synpunkter.

### **Allmänt**

#### ***Fyra nya lagar är rätt väg att gå***

Transportföretagen delar promemorians bedömning att järnvägslagstiftningen behöver omstruktureras. Sedan järnvägslagen skrevs 2004 har ny EU-lagstiftning tillkommit inom i princip alla områden. Ofta med direktverkande EU-förordningar. Den förenkling som avsågs med en sammanhållen järnvägslag innebär numera en komplikation i förhållande till EU-lagstiftningen. Vi ser därför positivt på att järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar. Vi delar också bedömningen att i de fall alternativ finns i införlivandet, att det minst kostnadsdrivande alternativet ska väljas.

#### ***Dialog krävs med våra grannländer***

Det är en omfattande remiss och det var därför till hjälp i remissarbetet att Infrastrukturdepartementet bjöd in till ett informationsmöte. På mötet framkom att departementet tyvärr inte har haft tid att undersöka hur våra grannländer har valt att införliva fjärde paketet. Vi anser att det är av vikt, särskilt för att underlätta internationell järnvägstrafik, att detta görs. Det är också viktigt att följa upp om tillämpningen skiljer sig åt mellan Sverige och våra grannländer. I Danmark finns ett sådant system med sk "neighbour checks".

## **Särskilt om järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen**

### ***Tillämpningsområdet***

I promemorian redovisas (på sidorna 205–209) avväganden kring tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet och säkerhetsdirektivet. Frågan aktualiseras t.ex. avseende ett godkännande av ett ställverk. Enligt promemorian har invändningar framförts vid framtagandet



av promemorian att godkännande av ställverk, som inte behövs för att uppnå driftskompatibilitet, inte ska omfattas av järnvägstekniklagen. Ställverket borde i stället omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Departementet delar inte denna bedömning. För att inte orsaka onödiga kostnadsökningar för järnvägsbranschen vill vi uppmana regeringen att göra en benchmarking i frågan, särskilt med våra grannländer.

### ***Behov av att följa upp kostnadsutvecklingen***

I promemorian beskrivs den mängd kompletterande direktverkande EU-lagstiftning som finns vid sidan av de direktiv som ska införlivas. I samband med det finns det ett antal frågor som den svenska lagstiftningen eller konsekvensutredningen inte kan ge svar på. Exempelvis hur mycket kommer ett godkännande eller ett gemensamt säkerhetsintyg hos den europeiska järnvägsbyrån ERA att kosta. Det finns en reglerad timkostnad (130 euro), men tidsåtgången är än så länge oklar. Dessutom kräver besluten av ERA (för godkännande och säkerhetsintyg) att även Transportstyrelsen granskar ärendet. En fördyring är därmed att vänta, enligt promemorian. Vi anser att regeringen bör följa utvecklingen av kostnaderna på detta område och vidta åtgärder för att motverka en fördyring.

### ***Det måste gå att ändra område för användning för redan godkända fordon***

Ett annat problem, som även diskuterades på informationsmötet, är hur redan godkända fordon ska kunna ändra sitt godkända område för användning. Järnvägsfordonen är godkända att framföras på delar av det nationella eller europeiska järnvägsnätet. Det framgår inte av driftskompatibilitetsdirektivet hur området för användning för äldre fordon kan utökas. Det är vidare oklart hur processen ser ut när dessa fordon ska byggas om. Det måste lösas. Järnvägsfordon har en lång livslängd och måste kunna byggas om och ändra område för användning.

### ***Bristande konsekvensutredningen för utökad tillämpningsområde***

Enligt konsekvensutredningen (avsnitt 24.2.2) blir en skillnad med förslaget till järnvägstekniklag att dagens relativt vida möjligheter till undantag från kraven i TSD:erna för nät utanför TEN försvinner. Kvar blir endast de specifika undantag som finns i TSD:erna, t.ex. för långt framskridna projekt när en ny TSD beslutas. Avsnittet sammanfattas med att det nya utökade geografiska tillämpningsområdet för det EU-harmoniserade regelverket inte ska medföra ökade kostnader för den svenska järnvägssektorn, samtidigt som nuvarande frekventa processer för undantag från TSD-krav försvinner.

Vi ställer oss frågande till slutsatsen att utökningen inte medför några ökade kostnader. Av konsekvensutredningen framgår inte hur många undantag som meddelats utanför TEN. Vi förutsätter undantag begärs för att TSD-kraven är kostnadsdrivande. Möjligheterna till undantag blir nu färre, vilket minskar kostnaderna för företagen och Transportstyrelsen avseende själva undantagsansökan och prövningen av ansökan. Men i stället måste företagen uppfylla kraven i TSD:erna, med begränsade möjligheter till undantag. Det bör vara kostnadsdrivande, men redovisas inte i konsekvensutredningen.

### ***Särskilt om järnvägsmarknadslagen***

#### ***Behov av anpassning för ny kapacitetstilldelningsmodell?***

Den nya järnvägsmarknadslagen tar inte hänsyn till arbetet med TTR (the Redesign of the International Timetabling Process) eftersom det inte omfattas av fjärde järnvägspaketet. Infrastrukturförvaltarna i Europa har ändå tagit beslut om att införa TTR, och piloter i Europa

pågår. Om TTR införs av Trafikverket kommer detta att påverka hur ansökningar om kapacitet ska tilldelas. Detta bör påverka det krav som finns i förslaget (7 kap. 3 § järnvägsmarknadslagen), att tågplanen ska vara samhällsekonomisk effektiv. Kapacitetstilldelningsmodell är redan idag ansträngd. Om Trafikverket inför TTR behöver det tydliggöras vad det innebär i förhållande till kraven i järnvägsmarknadslagen.

### *Särskilt om hamnar och andra tjänsteanläggningar*

Positivt att tjänsteanläggningar, som t.ex. hamnar endast ska följa bestämmelserna om tjänster i 9 kap. i järnvägsmarknadslagen. Och att det tydliggörs att spåren inom tjänsteanläggningar inte behöver följa marknadskraven för infrastrukturförvaltare, t.ex. järnvägsnätsbeskrivning, kapacitetstilldelning och banavgifter.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*



Tina Thorsell