

Vår ref.
LH/KM

Stockholm
2020-10-21

Synpunkter från bransch- och arbetsgivarorganisationen Maskinentreprenörerna på SOU 2020:18 *Framtidens järnvägsunderhåll*.

Maskinentreprenörerna ställer sig bakom Svenskt Näringslivs remissvar. Vi avstyrker förslaget om att överföra 8 baskontrakt för järnvägsunderhåll från Infranord AB till Trafikverket. Sedan tidigare har fyra offentliga utredningar, två Trafikverksrapporter och en vetenskaplig studie avfärdat ett återförstatligande. Med bakgrund av detta är det anmärkningsvärt att utredningen, utan empiriskt underlag eller egen konsekvensanalys, föreslår motsatsen. I denna del hänvisar vi till Svenskt Näringslivs remissvar.

Därutöver vill Maskinentreprenörerna uppmärksamma en del av förslaget som slår mot våra medlemmar.

Maskinpoolen slår sönder marknaden

Verksamhet i järnvägssektorn är kapitalintensivt och det krävs en dyr maskinpark för att bedriva arbete. I samband med Banverkets uppdelning i en beställar- och utförarorganisation år 1998 gjordes misstaget att maskinparken med kostsamma specialfordon infogades under Banverket Produktion (BVP). Då alla entreprenörer inledningsvis var beroende av att hyra fordonen, gav detta BVP (senare Infranord AB) en klar konkurrensfördel genom att diktera villkoren för uthyrningen till konkurrenterna.

Efter konkurrensutsättningen har flera av de privata entreprenörerna byggt upp egna maskinparker. Det har även byggts upp en verksamhet av mindre entreprenörer som förser huvudentreprenörer med maskintjänster. Att nu starta upp en statlig maskinpool skulle innebära att staten (genom Trafikverket) direkt konkurrerar med dessa privata maskinentreprenörer.

Utredaren gör en distinktion mellan tre kategorier av maskiner från kapitalintensiva (t ex spårbyteståg), mellanmaskiner (tex spårgående kranfordon) till de mindre maskinerna (t ex traktorgrävare). Maskinpoolen föreslås äga maskiner i kategorin mellanmaskiner och mindre maskiner.

De mindre maskinerna ska primärt användas för Trafikverkets egenregiverksamhet men när ”den egna basunderhållsverksamheten och som inte har full beläggning ska kunna upplåtas för att till exempel användas i underhålls-, samt reinvesterings- och investeringsentreprenader.” Därutöver kan till och med bli så att ”en upphandling

förutsätter att en maskin, som Trafikverket tillhandahåller, används av entreprenören” för att ”åstadkomma en tillräcklig nyttjandegrad och därmed minskade kapitalkostnader”.

Våra medlemmar levererar de mindre maskintjänsterna. Att en stor statlig aktör (Trafikverket) etablerar sig på marknaden och dessutom tillskriver vilka maskiner som ska användas sätter konkurrensen ur spel och omöjliggör för etablerade privata företag att konkurrera på lika villkor. Den uppenbara problematiken med snedvriden konkurrens berör inte utredaren. Förslaget om att Trafikverket ska tillhandahålla maskiner riskerar slå sönder marknaden för de privata maskinentreprenörerna.

Med vänlig hälsning



Anders Robertsson
VD, Maskinentreprenörerna

Maskinentreprenörerna (ME) är bransch- och arbetsgivarorganisationen för maskinentreprenörer. ME företräder och stödjer medlemmarna och arbetar för branschens utveckling. Vi verkar för fri företagsamhet och en sund marknadsekonomi och bevakar och påverkar bransch- och arbetsmarknads-politiska frågor.

ME är remissinstans i branschaktuella ämnen och är en del av Svenskt Näringsliv. ME har drygt 4 000 medlemsföretag (både stora och små) med 20 000 medarbetare. Medlemsföretagen utvecklar genom sina tjänster samhällets infrastruktur. Företagen syns varje dag när de utför sina uppdrag för stat, kommun, företag och privatpersoner.