



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

LI2025/01587

Utgångspunkter

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna. Yttrandet avgränsas till sådana aspekter som följer av Konkurrensverkets ansvarsområden.

Konkurrensverkets remissvar utgår från huvudrapporten Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (2025:111), underlagsrapporten Objekt för offentlig-privat samverkan (2025:117) och rapporten Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (2025:135).

Trafikverket bygger upp egen rangeringsverksamhet (2025:111 s. 97)

Trafikverket redogör i underlaget för att myndigheten beslutat att bygga upp en egen förmåga att planera och styra rangering och erbjuda detta som en tjänst till marknaden på konkurrensneutrala villkor. Syftet är att slutligt åtgärda den konkurrensbegränsning som nuvarande lösning medfört, där det endast är det statligt ägda järnvägsföretaget Green Cargo som haft förutsättningar att utföra rangering.

Konkurrensverket anser att det är positivt att beslutet om att bygga upp en egen rangeringsverksamhet fattats och att beslutet uppmärksammas i förslaget till nationell plan. Konkurrensverket har tidigare konstaterat att en sådan lösning kan förbättra förutsättningarna för konkurrens på marknaden för godstransport på järnväg och möjliggöra för fler aktörer att börja erbjuda rangeringstjänster eller få tillgång till rangeringstjänster och således lösa det konkurrensproblem som funnits.¹ Samtidigt vill Konkurrensverket inskräpa betydelsen av att Trafikverket

¹ Konkurrensverkets beslut den 27 mars 2023 i dnr 363/2021, punkt 72.



så snart som möjligt inför den beslutade lösningen, så att rangeringsverksamheten i egen regi blir verklighet och konkurrensproblemet kan upphöra.

Näringslivspott för åtgärder inom järnvägen (2025:111 s. 123)

Trafikverket föreslår att det under planperioden avsätts 1,2 miljarder kronor till den så kallade näringslivspotten, där företrädare för näringslivet tillsammans med Trafikverket identifierar åtgärder som är angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidrar till intermodala transportlösningar. Ambitionen är att medlen ska användas under planens första åtta år och således omfatta 150 miljoner kronor per år.

Konkurrensverket har inga invändningar mot förslaget och kan konstatera att arbetssättet tidigare överlag bedömts ha fungerat väl.² Det är av vikt att Trafikverket fångar upp näringslivets behov och näringslivspotten kan vara ett effektivt sätt att snabbt gå från idé till handling för vissa åtgärder. Konkurrensverket vill dock framhålla att det är viktigt att arbetet inom ramen för näringslivspotten inte riskerar att leda till samarbete mellan företag som hindrar, begränsar eller snedvrider konkurrensen. Eftersom potten enbart rör åtgärder inom järnvägen är det även viktigt att Trafikverket säkerställer att den inte heller bidrar till att snedvrider konkurrensen mellan trafikslag, exempelvis genom att aktörer och transportköpare inom järnvägssektorn får ett mer direkt inflytande över vilka åtgärder som vidtas än vad motsvarande inom övriga trafikslag får.

Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (2025:135 s. 20–21 och 56–57)

Trafikverket föreslår i enlighet med ett särskilt uppdrag från regeringen hur ett stöd till investering i ombordutrustning för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, ERTMS, kan utformas och att det under planperioden avsätts 3 miljarder kronor för ändamålet. Stödet föreslås kunna sökas av ägare av fordon för godstrafik, persontrafik och viss museal trafik men inte för arbetsfordon. För de senare förordas i stället att marknaden får prissätta sådana investeringar i underhålls- eller investeringskontrakt. En liknande lösning tillämpas enligt Trafikverkets kartläggning i Norge.

Konkurrensverket bedömer att de risker som identifierats i Norge kan finnas även på den svenska marknaden och avstyrker därför förslaget avseende avgränsningen av arbetsfordon.

Av jämförelsen med lösningen i Norge framgår att hänvisningen till att prissätta investeringar i ERTMS-utrustning i underhålls- och investeringskontrakt kan riskera leda till en snedvriden konkurrenssituation mellan de som vinner anbud i ett tidigt skede och övriga aktörer. Detta eftersom företag som vinner anbud tidigt inte behöver inkludera kostnaden för ombordutrustningen i senare upphand-

² Trafikanalys, *Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2022*, Rapport 2022:9. s. 21–22.



lingar och därigenom kan erbjuda lägre priser än sina konkurrenter. En ytterligare risk är att dessa företag inte nödvändigtvis behöver prissätta övriga kostnader så lågt som möjligt i kommande kontrakt, vilket kan öka kostnaderna för de kontrakten. Detta konkurrensproblem kan motverkas genom att inkludera arbetsfordon bland de fordon som fordonsägare kan söka stöd till investeringar i ombordutrustning för.

Av Trafikverkets redovisade underlag är det inte möjligt att bedöma vad den tillkommande kostnaden för att inkludera arbetsfordon i stödet för investeringar i ombordutrustning uppskattas uppgå till. Att kostnaden för stödet kan förväntas bli lägre om ägare av arbetsfordon inte kan ta del av det är ostridigt, men det redovisas inga uppgifter för vad marknadens prissättning kan förväntas leda till för prisökningar i samband med upphandlingar av investerings- och underhållskontrakt. Det går därmed inte heller att bedöma om Trafikverkets föreslagna lösning är kostnadseffektiv.

Trafikverkets behov av avtalsuppföljning (2025:117 s. 25 och 2025:135 s. 21)

Trafikverket har i flera delar av redovisningen uppmärksammat behovet av relevant kompetens och tillräckliga resurser för avtalsuppföljning. Upphandlande organisationers behov av stärkt avtalsuppföljning är en fråga som Konkurrensverket återkommande påtalat, senast genom redovisningen av ett regeringsuppdrag.³ Konkurrensverket anser att det är mycket positivt att Trafikverket betonar att avtalsuppföljning är centralt för att säkerställa att avtalade förpliktelser förverkligas.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören. Föredragande har varit sakkunnige Michael Stridsberg.

Beslutsfattandet har dokumenterats digitalt och yttrandet saknar därför namnunderskrift.

Marie Östman

³ Konkurrensverket, *Metoder för att beakta kvalitet i offentliga kontrakt*, Rapport 2025:7.