

Datum
2023-05-08

Er referens
LI2023/01430

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Transportstyrelsens rapport Lastsäkring vid godstransporter på järnväg – Tåg företagens yttrande

Sammanfattning

- Tåg företagen anser att ett återupptaget branschsamarbete skulle leda till viktiga förbättringar inom lastsäkringsområdet.
- Tåg företagen anser även att det är viktigt att Tågdok uppdateras i takt med förändringar som beslutas av UIC. Teknikutvecklingen kopplat till exempelvis nya vagntyper och nya lastbärare kräver att regelverket uppdateras kontinuerligt.
- Gällande rapportens avgränsning anser Tåg företagen att Transportstyrelsen har haft en för snäv tidsram och ett alltför begränsat uppdrag för en viktig rapport. Tid borde avsatts för att utreda varför den statliga finansieringen för branschens arbete har upphört samt vilken aktör som borde ansvara för den branschgemensamma instruktionen.
- Tåg företagen vill belysa Transportstyrelsens slutsats i avsnitt 6.2 – det bör inte vara det enskilda järnvägsföretaget som ansvarar för och avgör huruvida en instruktion är tillräcklig. Ansvaret behöver förtydligas.
- En branschgemensam standard är viktig för att öka kostnadseffektiviteten, både för branschen, för transportköpare och för tillsynsmyndigheten.
- Offentlig finansiering bör utgå för uppdraget att driftförhållandeanpassa UIC:s lastsäkringsmetoder för internationell godstrafik enligt det upplägg som gällde fram till årsskiftet 2020/2021, som även omfattar mervärden som att man får tillgång till inträffade tillbud via UIC-samarbetet.

Vid årsskiftet 2020/2021 upphörde Tåg företagen att driftförhållandeanpassa Internationella järnvägsunionens (UIC) lastsäkringsmetoder för godstransporter på järnvägen. Detta på grund av att ingen ny statlig finansiering för detta uppdrag hade medgivits. Har den här förändringen ökat risken för olyckor i järnvägssystemet på ett oacceptabelt sätt, eller kan den komma att göra det framöver? Transportstyrelsen fick i uppdrag att utreda denna fråga och har nu tagit fram en rapport.

Tåg företagen har tagit del av rapporten och inkommer med remissvar enligt nedan.

Bakgrund

I syfte att utveckla och underlätta internationell samverkan och praxisutbyte samt främja driftkompatibilitet i järnvägssystemet tar UIC fram gemensamma lastsäkringsmetoder. Dessa kan användas av järnvägsföretag för att säkra kraven på lastsäkring i EU-förordningen TSD Drift – regleringen av lastsäkring på EU-nivå.

Tågföretagen översatte, utvecklade och anpassade UIC:s lastsäkringsmetoder mellan år 2017 och 2020. Detta gjordes i så kallade Tågdok. Järnvägsföretagen i Sverige har i sin tur kunnat ta del av de anpassade lastsäkringsmetoderna och vidareanpassa dem utifrån sina vagnar och last.

Det branschgemensamma arbetet erhöll viss finansiering från Trafikverkets regleringsbrev 2017 och 2019. När de statliga medlen tog slut upphörde även Tågföretagens arbete. Tågföretagens principiella hållning är att det branschgemensamma arbetet borde fortsätta med statlig finansiering, lämpligen genom Trafikverkets regleringsbrev.

Remissvar

Tågföretagen välkomnar Transportstyrelsens rapport. Det är av största vikt att se över säkerhetsriskerna kopplat till lastsäkring och konsekvenserna av det upphörda branschövergripande arbetet. Vi hade dock önskat att rapporten även såg över och lyfte förslag till möjliga branschlösningar för lastsäkring på järnväg.

Transportstyrelsens övergripande slutsats är att ökad olycksrisk inte går att utesluta, men att allt för kort tid har gått för att en bestämd slutsats ska vara möjlig i dagsläget. De brister som Transportstyrelsen identifierar kan dock inte kopplas till branschsamarbetet – bristerna anges ha funnits både före och efter förändringen. Tågföretagen vill dock poängtera att bristerna som har upptäckts uppmärksammandes när Tågföretagens arbete med Tågdok var relativt nytt. Det vore därmed önskvärt om Transportstyrelsen kunde förtydliga att bristerna inte är en effekt av Tågföretagens arbete.

Tågföretagen kan dock konstatera att ett fortsatt branschsamarbetet har stor betydelse för att få en förbättring till stånd. Branschsamarbetet var inte färdigutvecklat när det avslutades. Det kan jämföras med det tidigare samarbetet kring rundvirkestransporter där samarbetet i branschen ledde till betydande förändringar. Tågföretagen anser därmed att ett återupptaget branschsamarbete skulle leda till viktiga förbättringar inom lastsäkringsområdet.

Rapporten antyder en brist på perspektiv om värdet av ett branschsamarbete för att ansvaret för säkerhetsläget på övergripande nivå inte kan åläggas enbart en enskild myndighet eller enskilda tågföretag. Att gemensamt hantera instruktioner innebär per automatik att en branschstandard inrättas vilket skulle underlätta för järnvägsföretagen att göra rätt samtidigt som kraven på lastaren och lastningen blir tydligare när varianter uppkommer.

Tågföretagen anser även att det är viktigt att Tågdok uppdateras i takt med förändringar som beslutas av UIC. Teknikutvecklingen kopplat till exempelvis

nya vagntyper och nya lastbärare kräver att regelverket uppdateras kontinuerligt. Detta är i synnerhet viktigt i intermodala transportkedjor – som just nu upplever en hög tillväxttakt – där järnvägsföretag är exempelvis beroende av att underleverantörer vid terminaler har rätt förutsättningar utifrån de Tågdok som ingår i avtalen.

För branschen är det även viktigt att ha ett gemensamt och konkurrensneutralt arbetssätt för att minska riskerna för suboptimering och olika regelverk. Detta kan i sin tur innebära ökad olycksrisk och minskad konkurrenskraft. En branschgemensam standard vore även en bra och effektiv aspekt i tillsynsmyndighetens arbete.

Tågföretagen vill särskilt lyfta fram följande synpunkter:

- Tågföretagen anser att Transportstyrelsen har haft en för snäv tidsram och ett alltför begränsat uppdrag för en viktig rapport. Rapporten borde kompletteras med en utredning om varför den statliga finansieringen för branschens arbete har upphört samt vilken aktör som borde ansvara för den branschgemensamma instruktionen.
- Rapporten beaktar inte i tillräcklig utsträckning effekterna av beslutet att inte längre driftförhållandeanpassa UIC:s lastsäkringsmetoder på internationell godstrafik samt dess effekter på konkurrensen på transportmarknaden. Järnvägen är i ett konkurrensutsatt läge och oklarheter i form av otydliga instruktioner och olika tolkningar kan ha stora effekter på järnvägens konkurrenskraft samt på balansen mellan järnvägsföretagen. I en tid då elektrifiering och överflyttning av godstransporter blir alltmer aktuellt, är det av största vikt att i detta hänseende beakta järnvägens attraktivitet.
- Tågföretagen anser att erfarenheterna från tillsynen är bra och aktuella samt återspeglar att branschen har otydliga och oklara instruktioner. Järnvägsföretagen tillämpar ibland egna lösningar och i vissa fall kan även järnvägsföretagen brista i de interna instruktionerna.
- Tågföretagen vill belysa Transportstyrelsens slutsats i avsnitt 6.2 – det bör inte vara det enskilda järnvägsföretaget som ansvarar för och avgör huruvida en instruktion är tillräcklig. Ansvaret för detta behöver förtydligas.
- Tågföretagen vill även kommentera slutsatserna i avsnitten 6.3 och 6.4 gällande kostnader. Kostnaderna – om de inte fångas upp av staten som var fallet mellan 2017 och 2020 – torde i slutändan alltid hamna på transportköparen. Även i detta avseende är en branschgemensam standard viktig för att öka kostnadseffektiviteten, både för branschen, transportköpare och för tillsynsmyndigheten.
- Transportstyrelsens rapport saknar tillräcklig analys av de internationella jämförelserna och snedvridning i konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag, som sedan lång tid har offentlig finansiering av sina respektive

regelarbeten. Det svenska sårfalet är en helt avreglerad marknad där regelverk med bäring på trafiksäkerhet måste vara en centralt hanterad angelägenhet och en service till marknadens aktörer.

- Offentlig finansiering bör utgå för uppdraget att driftförhållandeanpassa UIC:s lastsäkringsmetoder för internationell godstrafik som gällde fram till årsskiftet 2020/2021 som även omfattar mervärden som att man får tillgång till inträffade tillbud via UIC-samarbetet.

För Tågföretagen, den 8 maj 2023,

Gustaf Engstrand
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic
Näringspolitisk expert