



Näringsdepartementet

Enheten för infrastruktur  
Peter Fäldt

103 33 Stockholm

## **Järnvägsutredningens delbetänkande Rätt på Spåret ( SOU 2002:48)**

Järnvägsutredningen har i delbetänkandet lagt fram förslag till hur bestämmelserna i det första så kallade järnvägspaketet skall genomföras i svensk rätt.

Den svenska skogsindustrin inkluderar järnvägslösningar mer än någon annan industri i sina transporter av råvaror och för exporten av massa, papper och trävaror.

Skogsindustrin upplever således bristerna inom järnvägssektorn på nära håll och har under åren varit tillskyndare av alla åtgärder som syftar till att effektivisera järnvägssektorn, såväl i Sverige som internationellt. Vi anser att avregleringen av järnvägen i Sverige och inom EU tillhör de åtgärder som är viktigast att genomföra.

Utvecklingen går emellertid långsamt och järnvägen fortsätter att förlora volymer till andra transportmedel, framförallt till lastbilarna. Det är mycket allvarligt eftersom framkomligheten för svenska exportvaror är hotad. Därtill kommer att transportkostnaderna ökar. I ett kommande delbetänkande skall åtgärder presenteras som syftar till att främja järnvägstrafikens utveckling. Skogsindustrin ser fram emot att få ta del av förslagen.

Skogsindustrierna har i allt väsentligt inga invändningar mot förslagen eller förda resonemang i betänkandet. Särskilt angeläget är förslaget att en stor kund som skogsindustrin nu får möjlighet att göra avtal direkt med Banverket och andra banhållare om användningen av spåren.

Skogsindustrierna har i allt väsentligt inga invändningar mot förslagen eller förda resonemang i betänkandet. Särskilt angeläget är förslaget att en stor kund som skogsindustrin nu får möjlighet att göra avtal direkt med Banverket och andra banhållare om användningen av spåren.

Emellertid tycker vi inte att det finns övervägande skäl för Sverige att kräva en ömsesidig rätt mellan länder för att utländska operatörer skall få tillgång till den svenska järnvägsmarknaden för gods. Den svenska godsmarknaden är internationellt sett mycket liten och kan knappast tjäna som nyckel till andra större länders marknader. En öppen marknad i Sverige kan i stället få visa på de effektivitetsvinster som ligger häri och därmed kunna bli en viktig hävstång för avregleringar i andra länder. Samtidigt skall medges att öppenheten ger utrymme för bilaterala överenskommelser mellan

järnvägsbolag, vilka riskerar att skapa monopolliknande grupperingar till skada för järnvägens kunder. Exempel finns redan på kontinenten i DB (Deutsche Bahn). Skogsindustrierna ser emellertid små och hoppfulla tecken på att EU:s konkurrensdirektorat uppmärksammat utvecklingen, vilket som vi anser kan leda till en nödvändig översyn av gällande konkurrensregler för järnvägssamgående. Vi vill i sammanhanget uppmana den svenska regeringen att inom EU kraftfullt driva på mot en snabb skärpning av konkurrensreglerna inom järnvägssektorn. Vår bedömning är således att fördelarna för Sverige överväger och därför bör vi avstå från kravet på ömsesidighet. Vi ser det även vara till gagn för utvecklingen av järnvägen som helhet, vilket också det är av betydelse för den svenska skogsindustrin.

Beträffande avgiftsprinciperna har Skogsindustrierna sedan tidigare ställt sig bakom uttag av genomsnittliga marginalkostnader samt avgifter för externa effekter. Vi delar emellertid till fullo också utredningens åsikter om svårigheterna att i alla delar tillämpa dessa likförmigt över hela järnvägsnätet. Skogsindustrins råvarutransporter på järnväg går exempelvis till stor del på bansträckor som håller mycket låg standard. Förändringar av avgifter här måste föregås av analyser av effekterna på transporterna.

Utredningen tar upp skillnaderna i banavgifter i Europa och konsekvenserna för randstaterna. Vi menar liksom utredningen att den svenska regeringen bättre måste uppmärksamma dessa frågor inom EU i diskussionerna rörande avgiftsprinciperna.

Beträffande eventuella trängselavgifter anser Skogsindustrierna att de skall kunna öronmärkas för kapacitetsförstärkningar på den sträcka de avser. Det måste även kunna åberopas särskilda skäl om banhållare tar ut avgifter utan att bristerna åtgärdas. Vi tycker det även är rimligt att det föreligger skyldighet att återbetala en i förväg uttagen trängselavgift i fall en omledning av trafik till annan mindre belastad sträcka trots allt äger rum.

Skogsindustrierna delar utredningens åsikt om att den svenska regeringen måste ställa krav på att kapacitetsförsörjningsplaner upprättas.

Skogsindustrierna anser också att Sverige bör avvakta EU:s ramdirektiv om avgifterna inom transportsektorn, innan man slutligt avgör huruvida regeringen eller riksdagen skall besluta om storleken på miljö- och olycksavgifterna.

Stockholm den 29 augusti 2002

SKOGSINDUSTRIERNA

Staffan Thonfors