

Datum: 2025-10-24

jnb@trafikverket.se

Vår kontakt: Lina Lagerroth

Svar Samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2027

Tågföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Samrådssvar på samrådsutgåvan Järnvägsnätsbeskrivning 2027

1. JNB:s roll som avtalsbilaga till trafikeringsavtal

Inom ramen för sin roll som infrastrukturförvaltare av järnvägsnätet tilldelar Trafikverket tåglägen (infrastrukturkapacitet). Tilldelningen regleras av järnvägsmarknadslagen (2022:365). En förutsättning för att ett järnvägsföretag ska få rätt att nyttja tilldelade tåglägen är att företagen ingår ett avtal med Trafikverket beträffande utnyttjandet av järnvägen ("Trafikeringsavtal"). Trafikeringsavtalet reglerar de administrativa, tekniska och ekonomiska frågor som behövs för utnyttjande av tåglägen. Villkoren följer dels av författningar, dels av avtal med Trafikverket (se 7 kap. 27 § järnvägsmarknadslagen).

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor gäller som en del av Trafikeringsavtalen. Dessa allmänna avtalsvillkor återfinns i Järnvägsnätsbeskrivningen ("JNB"), som fastställs årligen. JNB ska enligt 7 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen upprättas efter samråd med berörda företag, däribland Tågföretagens medlemmar. Beskrivningen ska offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

2. Generellt om JNB:s ansvarsfriskrivningar

Tågföretagens medlemmars skador på grund av Trafikverkets avtalsbrott uppgår varje år till betydande belopp.

Tågföretagen och dess medlemmar har under lång tid försökt förmå Trafikverket att justera sina ansvarsfriskrivningar i avsnitt 8.6.1 JNB. Vad gäller ersättningsansvar innehåller villkoren långtgående ansvarsfriskrivningar. Ansvarsfriskrivningarna är långtgående och innebär bl.a. att part inte bär något ansvar för skada som motparten lidit till följd av ett avtalsbrott (t.ex. vid försenad, utebliven eller felaktig leverans av tåglägen) eller för ren förmögenhetsskada i övrigt.

Försöken att anpassa och balansera ansvarsfriskrivningarna har dock hittills varit fruktlösa. Järnvägsföretagens verksamhet är beroende av tillgång till statens järnvägsnät. Järnvägsföretagen således, för att kunna nyttja järnvägsnätet, tvungna att ingå avtal på vilka villkor Trafikverket än beslutar om.

Enligt Tåg företagens medlemmars mening står det klart att ansvarsfriskrivningarna i avsnitt 8.6.1 i JNB är oskäligen. Den uppfattningen vinner stöd av ett rättsutlåtande från före detta justitierådet Torgny Håstad, som Trafikverket tagit del av tidigare. Detta lyftes även i samråd JNB 2026 från Tåg företagen.

Mot denna bakgrund är förändringar av ansvarsfriskrivningarna nödvändiga för att skapa balans och rimlig och relevant riskfördelning mellan parterna och därmed öka järnvägsbranschens konkurrenskraft.

3. Kapitel 5 – Tåglägestjänster och avgifter

Omledningar som orsakas av Trafikverket infrastruktur

Vid omledningar som orsakas av Trafikverket infrastruktur anser Tåg företagen att spåravgift och tåglägesavgift ska tas ut enligt ordinarie färdväg. Det är orimligt att tågoperatörerna dels ska stå för den ökade ledtiden en omledning innebär, och dessutom få ökade infrakostnader. JF omleder aldrig tåg självant utan det sker när det av någon orsak är stopp på ordinarie bana, oftast pga infrastruktur.

Avgifter

Då tydligt underlag till beräkning av kostnadsförändringar för avgifter saknas kan Tåg företagen inte kontrollera om dessa är skäligen eller ej. Tåg företagen önskar att Trafikverket detaljerat redovisar för avgifternas beräkningar och bilägger dessa till JNB 2027 och framtida Järnvägsnätbeskrivningar. Utan tillräcklig insyn i beräkningarna hävdar Tåg företagen att Riksrevisionens granskningsrapport Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17) tydligt pekar på att Trafikverket inte i tillräcklig mån får resultat för sitt kostnadsbesparande arbete när upphandlingarna i snitt blivit 74% dyrare än beräknat. Det har även rapporterats på flera håll, med forskningsstöd, att kostnader för järnvägsarbete ökat nära dubbelt så mycket som Konsument Pris Index sedan 1990. Tåg företagens medlemmar äger inte frågan om upphandlingen, och kan heller inte välja en annan leverantör av Sveriges järnvägsinfrastruktur utan är tvingade att betala det pris som ingår i TRAV och JNB. Därför önskar Tåg företagen att Trafikverket tydligt beskriver kostnaderna, i detalj, för att Tåg företagen och dess medlemmar ska få chans att yttra sig om prissättningen.

Den ökade mängd underhåll och reinvesteringar som planeras i tågplan 2027 och framgent är förvisso välkommet av Tåg företagen som dagligen nyttjar en infrastruktur som orsakar mycket stora störningar och kostnader samt håller tillbaka utvecklingen av järnvägstransporter inom Sverige. Regeringen beslutar om tilldelningen av medel och Trafikverket upphandlar underhåll och reinvesteringar, men tågoperatörerna anses bekosta detta via spåravgiften. Det betyder att den underhållsskuld som uppstått, framförallt, under de åren då järnvägen inte var avreglerad, nu ska återtas med medel från svenskt näringsliv och resenärer. Det riskerar att bli en oskäligt hög kostnad att bära och riskerar järnvägens konkurrenskraft med andra transportmedel samtidigt som den riskerar svensk industris konkurrenskraft med andra

länders. Tågföretagens inställning är att Trafikverket snarast återgår till 2022 års nivåer och begär en omprövning av Transportstyrelsens beslut.

Tågföretagen menar att Trafikverket inte i tillräcklig mån har analyserat konsekvenserna av dessa fleråriga förändringar på samhället som helhet, inklusive dess påverkan på näringslivet, miljön, och den övergripande ekonomin. Vi begär att Trafikverket undersöker och presenterar en samhällsekonomisk trafikslagsövergripande analys som inkluderar de externa effekterna av höjda banavgifter sett över åren 2022–2050 (år 2050 då målåret för återtagandet av underhållsskulden enligt GD och Infrastrukturministern). Hur kommer minskningen av godstrafikvolymen att påverka utsläpp av växthusgaser, trängsel och andra miljöfaktorer? Vilka är de förväntade effekterna på luftkvaliteten och klimatförändringarna? Det är viktigt att varje trafikslags slitage mäts på ett rättssäkert, naturvetenskapligt och verifierbart sätt. Vad gäller godståg så förvärrar de höga avgifterna situationen genom att hög tågfyllnad i form av tågvikt innebär högre procentuell banavgiftshöjning. Samtidigt som alla ropar efter längre/tyngre/större godståg i syfte att stimulera ett bättre kapacitetsnyttjande, flertalet LTS projekt till i Nationella Plan för infrastruktur 2026–2037 och inkopplingen av Fehrman Bält passagen förväntas bara några år efter aktiveringen av JNB 2027.

Trafikverket behöver koppla avgiften mot en ett löfte för leverans av den tjänst man betalar för. I avtalet finns det inte tydligt definierat vad som är en avvikelse och således bör ligga som grund för ersättning för skada. I ett kommersiellt avtal är det brukligt att parten som köper tjänsten även har en tydlig beskrivning av vad leverantören åtar sig att leverera dvs vad, till vilken kvalitet samt hur avvikelser hanteras. Denna del saknas fortsatt i JNB.

Så länge ovanstående är utretts bör varken banavgifter eller andra avgifter regleras. Ska en ökning av pris göras ska det tydligt presenteras en utredning samt konsekvensanalys. Grunden ska vara en tydlig beskrivning kring vad Trafikverket åtagit sig att leverera till kund i utbyte mot avgifter.

För Tågföretagen

Lina Lagerroth
Näringspolitisk expert