

Finansdepartementet

[finansdepartementet.registrator@regeringskansliet.se](mailto:finansdepartementet.registrator@regeringskansliet.se)

Kopia

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

## Remissvar - Europeiska kommissionens förslag till förordning om digitala nät KOM(2026)16

Tåg företagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 100 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tåg företagen har tagit del av Europeiska kommissionens förslag till förordning om digitala nät KOM(2026)16.

### 1. Inledning och övergripande bedömning

Tåg företagen välkomnar Europeiska kommissionens ambition att stärka investeringar i digital infrastruktur, harmonisera regelverk och öka Europas resiliens. Robust, säker och tillförlitlig konnektivitet är en grundförutsättning för ett konkurrenskraftigt, hållbart och säkert transportsystem.

Även om Digital Networks Act inte reglerar järnvägssektorn som sådan bedömer Tåg företagen att förordningen i praktiken får betydande konsekvenser för järnvägens säkerhet, kapacitet och beredskap. Järnvägsverksamhet är i dag starkt beroende av fungerande digital konnektivitet för centrala funktioner såsom trafikledning, signalsystem, informationsutbyte, kundinformation och krishantering. Brister i den digitala infrastrukturen riskerar därför att omedelbart påverka järnvägssystemets funktion och säkerhet.

### 2. Konnektivitet som kritisk funktion i järnvägssystemet

Tåg företagen vill särskilt understryka att järnvägen utgör en del av samhällets kritiska infrastruktur och bör betraktas som ett cyberfysiskt system, där digitala kommunikationsnät är en integrerad del av den grundläggande infrastrukturen. För järnvägsverksamhet är konnektivitet inte enbart en fråga om tillgång till nät eller geografisk täckning, utan om att uppkopplingen fungerar i praktiken i de miljöer där trafiken bedrivs.

I detta avseende ser Tåg företagen en tydlig brist i förslagets nuvarande inriktning. Fokus ligger i hög grad på investeringar i nät och marknadsstruktur, medan kraven på faktisk funktion i samhällskritiska användningsfall behöver stärkas. För

järnvägen är det avgörande att konnektivitet fungerar tillförlitligt längs hela transportkedjan, inklusive i miljöer där kommersiella incitament ofta är svagare.

### **3. Genomförandegap och behov av tydligare styrning**

Erfarenheter visar att den nuvarande modellen, där ansvar för digital konnektivitet delas mellan flera aktörer, riskerar att skapa ett genomförandegap. Ansvar kan vara formellt definierat, men utan tydlig styrning, samordning och finansiering säkerställs inte att konnektiviteten fungerar i praktiken.

Tågföretagen bedömer att detta inte enbart är ett marknadsproblem, utan i grunden en styrningsfråga med direkta konsekvenser för konkurrenskraft, trafik kvalitet och samhällsberedskap. I samhällskritiska transportsystem är det nödvändigt att ansvarsfördelningen är sådan att det alltid är tydligt vem som bär det yttersta ansvaret för funktion och leverans.

Beredskaps- och resiliensperspektivet kan i detta sammanhang inte begränsas till fysisk infrastruktur och operativ kapacitet, utan måste även omfatta den digitala infrastruktur som möjliggör styrning, samordning och drift av samhällsviktiga transporter.

### **4. Tågföretagens synpunkter och rekommendationer**

Mot denna bakgrund anser Tågföretagen att Digital Networks Act bör utvecklas inom följande områden:

4.1 Konnektivitet bör definieras som en levererad funktion i samhällskritiska system

Kraven i förordningen bör tydligare utgå från faktisk levererad kapacitet och funktion i relevanta miljöer, såsom järnvägssystemet, snarare än enbart geografisk täckning eller investeringsnivå. Detta är centralt för att säkerställa verklig nytta i kritiska användningsfall.

4.2 Ansvarsfördelningen behöver förtydligas i samhällskritiska miljöer

Där flera aktörer samverkar för att möjliggöra konnektivitet i samhällsviktiga transportsystem bör det vara tydligt vem som har det yttersta ansvaret för att konnektiviteten fungerar, även i situationer där marknadens incitament är begränsade.

4.3 Nya krav bör samordnas med befintligt regelverk

Eventuella krav inom ramen för Digital Networks Act bör utformas proportionerligt och samordnas med befintliga regelverk för järnvägssäkerhet och cybersäkerhet, såsom NIS2-direktivet och CER-direktivet, för att undvika överlappande eller motstridiga regler.

4.4 Regelverket bör möjliggöra offentlig medfinansiering där marknaden inte bär I miljöer där kommersiella incitament är otillräckliga, men där samhällsnyttan och

beredskapsvärdet är högt, bör förordningen möjliggöra och i vissa fall förutsätta offentlig medfinansiering för att säkerställa fungerande konnektivitet.

#### 4.5 Robusthet och redundans bör stödjas explicit

Regelverket bör tydligt främja utvecklingen av robusta och redundanta lösningar för samhällskritiska transporter, inklusive kombinationer av olika tekniker. Detta är centralt ur såväl resiliens- som totalförsvarsperspektiv.

### 5. Avslutande bedömning

Tågföretagen vill avslutningsvis understryka att digital konnektivitet i transportsystemet inte enbart är en kommersiell fråga, utan en strategisk samhällsfråga. För att uppnå målen med Digital Networks Act krävs att förordningen i högre grad säkerställer faktisk funktion i kritiska användningsfall.

Utan ett sådant perspektiv finns en betydande risk att ökade investeringar i digitala nät inte omsätts i förbättrad konnektivitet där den behövs som mest – i järnvägens operativa miljöer, i vardag, vid kris och vid höjd beredskap.

För Tågföretagen den 20 april 2026

Lina Lagerroth  
Senior Näringspolitisk expert

Markus Lagerquist  
Senior Näringspolitisk expert