

Försvarsdepartementet

hedda.jungdalen.lundgren@regeringskansliet.se

Remissvar - COM(2025) 847 – Förslag till förordning om militär mobilitet

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 Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om inrättande av en åtgärdsram för att underlätta transport av militär utrustning, militära varor och militär personal i hela unionen.

1. Inledning och övergripande bedömning

Tåg företagen ser att förslaget till Military Mobility Regulation innebär att järnvägen formellt och operativt integreras i EU:s gemensamma ram för militär beredskap. Järnvägen blir därmed inte ett särfall, utan en central del av EU:s försörjnings- och beredskapssystem. För Sverige, som NATO-medlem och transitland, är detta av stor strategisk betydelse.

Samtidigt innebär förordningen konkreta och långtgående konsekvenser för järnvägens kapacitet, ekonomi, organisation och robusthet, särskilt i ett avreglerat järnvägssystem med begränsad redundans och små beredskapsmarginaler.

Tåg företagens samlade bedömning är att militär mobilitet via järnväg är nödvändig för Sverige, men att detta förutsätter att staten tar ett tydligt ansvar för kostnader, ersättning och systemeffekter. Utan detta riskerar den civila järnvägens funktion och långsiktiga leveransförmåga att försvagas, vilket ytterst motverkar både beredskap och försvarsförmåga.

2. Järnvägen som beredskapssystem

Förslaget slår fast att:

- Civil järnvägsinfrastruktur ska användas som dual-use för både civila och militära transporter.
- Militära transporter i stor utsträckning kommer att utföras av civila järnvägsföretag.
- Militär mobilitet integreras i EU:s ordinarie transportpolitik.

För Sverige innebär detta att ett redan hårt belastat järnvägssystem ges ett uttryckligt beredskapsuppdrag, utan att motsvarande ansvarsfördelning och finansiering i nuläget varken är fullt ut reglerad eller hanterad.

3. EMERS – stora konsekvenser i kris

Vid aktivering av EMERS ges militära transporter absolut prioritet:

- Tåglägen ska tilldelas inom sex timmar.
- Civil person- och godstrafik kan ställas in eller omplaneras.
- Ingen tydlig kompensationsmekanism finns i kommissionens förslag.

I svensk kontext innebär detta:

- Omedelbar påverkan på kapacitet och punktlighet på stambanorna, Malmbanan och huvudstråken i södra Sverige.
- Särskilt stora risker på enkelspår och i glesbygd.
- Betydande ansvars-, avtals- och ersättningsrisker i kommersiellt driven tågtrafik och upphandlad trafik.

Tågföretagen menar på att militärt beslutad prioritet måste motsvaras av statligt ekonomiskt ansvar. Utan detta saknar Trafikverket och järnvägsföretagen verktyg för att hantera konsekvenserna på ett rättssäkert och långsiktigt hållbart sätt.

4. Infrastruktur och investeringar – möjlighet men också risk

Förordningen skapar starka skäl för investeringar i som har stora värden utifrån ett dual-use-perspektiv:

- Brobärighet och lastprofiler
- Mötesspår, terminalkapacitet och redundans
- Signalsystem, elförsörjning och digital robusthet

Detta är positivt för svensk järnväg. Samtidigt finns en tydlig risk att svenska behov inte prioriteras om inte strategiska järnvägsstråk i Sverige tydligt pekas ut inom EU:s ramverk. Särskilt viktigt är att säkerställa fokus på :

- Öst-västliga stråk
- Norrland och Malmbanan
- Västra Sverige och Östersjökorridorer
- Södra stambanan

5. Transport- och fordonsresurser – personal som kritisk begränsning

Solidaritetspoolen och ökad tillgång till civila resurser samt fordonsreserv innebär att även:

- Lok, vagnar och terminalresurser
- Personal och kompetens

kan komma att omfattas i praktiken. Sverige har redan i dag brist på lokförare, tekniker och banpersonal, samt mycket låg civil beredskapsorganisation. Utan krav på förberedelser, utbildning och gemensamma övningar riskerar systemet att bli personberoende och sårbart i kris.

5. Avslutande bedömning

Military Mobility Regulation innebär en strukturell förändring av järnvägens roll i Sveriges totalförsvaret. Förordningen öppnar viktiga möjligheter till investeringar och stärkt interoperabilitet, men medför också betydande risker för det fall ansvar och kostnader vältras över på civila aktörer.

Tågföretagen bedömer att Sveriges intresse tydligt ligger i att:

- Säkerställa statlig kompensation vid militär prioritering och säkerställande av fordonsreserv,
- Verka för realistiska operativa krav i järnvägssystemet, snabbast tänkbara återställning av skadad infrastruktur, och optimerad process för transportprioritering,
- Värna civil järnvägstrafiks funktion även i kris, digitala lösningar är välkomna men redundanslösningar är kritiska.

- Optimerade förutsättningar för samverkan mellan trafikslag och intermodalitet, med fokus på multimodala noder och i linje med EU:s Port Strategy.
- Fördjupad samnordisk implementering av EU-regelverk och transportplanering.
- NATO-regleringar och EU-regleringar samordnas, exempelvis avseende digitalisering av transportdokumentation (t ex ”form 302”).

En sådan balans är avgörande för att järnvägen långsiktigt ska kunna bidra till både militär beredskap och ett fungerande civilt transportsystem och med tillräcklig kapacitet – i vardag, vid kris och vid höjd beredskap.

För Tågföretagen den xx april 2026

Lina Lagerroth
Senior Näringspolitisk expert