

Hans Brändström/Ulf Andersson
Näringsdepartementet

SWEDTRAINS styrelse
genom Magnus Davidsson

Remissvar N/2013/6347TE Förslag från Europeiska kommissionen om det 4:e Järnvägspaketet

SWEDTRAIN är branschföreningen för järnvägsindustrin i Sverige. Bland medlemsföretagen finns flera av världens största tillverkare av tåg och signalsystem, tillhandahållare av underhåll och verkstadskapacitet samt forskningsinstitut. SWEDTRAIN representerar alltså en stor del av järnvägssektorns viktigaste aktörer i Sverige.

Vi lämnar härmed vårt remissvar i detta ärende och ser fram emot en fortsatt dialog i frågan.

Frågor kring remissvaret kan ställas till Magnus Davidsson på 08-782 08 09 eller swedtrain@tebab.com.

Med vänlig hälsning

Styrelsen för SWEDTRAIN – Föreningen Sveriges
Järnvägsindustrier

Magnus Davidsson

1. Inledning

Transportsystemet behöver bli effektivare, mer integrerat, kapaciteten behöver öka och en klimat- och energianpassning är helt nödvändig för att Europa ska vara en dynamisk och konkurrenskraftig ekonomi i framtiden. En ökad andel och mängd transporter på järnväg är en del av lösningen på dessa utmaningar. För att detta ska vara möjligt behöver det europeiska regelsystemet för järnväg moderniseras och därför har EU-kommissionen föreslagit ett 4:e järnvägspaket. Flera av förändringarna som föreslås har vi redan genomfört i Sverige, vars järnväg haft den kraftigaste tillväxten av persontransporter de senaste decennierna.

EU-kommissionen har i decennier varit drivande i utvecklingen och effektiviseringen av järnvägen i Europa och har särskilt fokuserat på avreglering av nationella monopol och harmonisering av tekniska standarder. SWEDTRAIN välkomnar grunderna i kommissionens nya initiativ, det 4:e järnvägspaketet. Det kommer att göra Europas järnväg effektivare och mer integrerad. Förslaget är omfattande och många detaljer kring genomförande och tidpunkt för de olika åtgärderna kan diskuteras. Vi har valt att kommentera det av förslaget som berör oss mest, det föreslagna ökade mandatet för ERA.

2. Sammanfattning

Förslaget till ett 4:e järnvägspaketet innehåller många förslag för att förbättra järnvägens attraktivitet och effektivitet, vilket är nödvändigt för att stärka Europas konkurrenskraft och resurseffektivitet.

SWEDTRAINS förslag och budskap till Näringsdepartementet i samband med detta är:

- Godkännandeprocessen för nya fordon, komponenter och system i Europa är idag orimligt tids- och kostnadsdrivande och måste effektiviseras, med fortsatt hög säkerhet. På sikt bör målet vara en "one-stop shop" för europeiska godkännanden, i praktiken en betydande överflyttning av processen till ERA. Sverige bör aktivt stödja denna princip.
- Innan godkännandeprocessen helt eller delvis flyttas över till ERA behöver dock de nationella regelverken och godkännandeprocesserna saneras och harmoniseras. Detta kan ge omedelbara positiva effekter samtidigt som det möjliggör för ERA att kunna hantera godkännanden på ett rationellt sätt på längre sikt.
- Parallellt med effektivisering av godkännandekriterierna och godkännandeprocesserna bör ERA och DG MOVE driva på en harmonisering av infrastrukturen och de operativa reglerna i olika länder för att reducera antalet onödiga nationella varianter på fordon.
- Införandet av ERTMS, vilket ökar järnvägens konkurrenskraft och effektivitet, skulle ske snabbare och kostnadseffektivare om en det fanns en starkare samordnande europeisk organisation. ERA bör därför få ökade befogenheter att ta denna roll.
- Ett samordnat europeiskt forskningsprogram, det i paketet omnämnda "Shift 2 Rail", kommer att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft genom innovation och inte minst harmonisering av teknologiutveckling, vilket är särskilt viktigt inom transportslaget järnväg. Sverige bör därför fortsätta att stödja detta initiativ.

3. Om förordningen för den Europeiska järnvägsbyrån (ERA)

(Regulation 881/2004 of 29 April 2004 establishing a European Railway Agency)

EU-kommissionen föreslår att ERA får ökat mandat gällande godkännande av järnvägsfordon, kring nationella regler och införandet av ERTMS.

Ökat mandat för godkännande av järnvägsfordon

Godkännanden av fordon, komponenter och system sker idag olika i europeiska länder. Både själva processerna och kriterierna för godkännande är olika och tyvärr ofta inte tillräckligt förutsägbara. Dessutom finns en stor mängd nationella teknik- och säkerhetsregler som fordonen ska godkännas enligt. Även om processerna skulle fungera effektivt i varje enskilt land skulle den ändå vara ineffektiv totalt, eftersom att för fordon som ska gå i flera länder måste ansökan göras till varje lands myndighet i en icke koordinerad process.

Detta gör tillsammans att det i Europa idag står en mängd järnvägsfordon väntande på leverans, mängden kapital bundet i detta är substantiell och kostar enligt uppgift leverantörerna i järnvägsindustrin miljontals Euro i process- och kapitalbindningskostnader varje vecka. Att få ett fordon godkänt kan kosta upp till 6 miljoner Euro. Dessa kostnader kommer i slutändan att få bäras av resenärer och godstransportköpare.

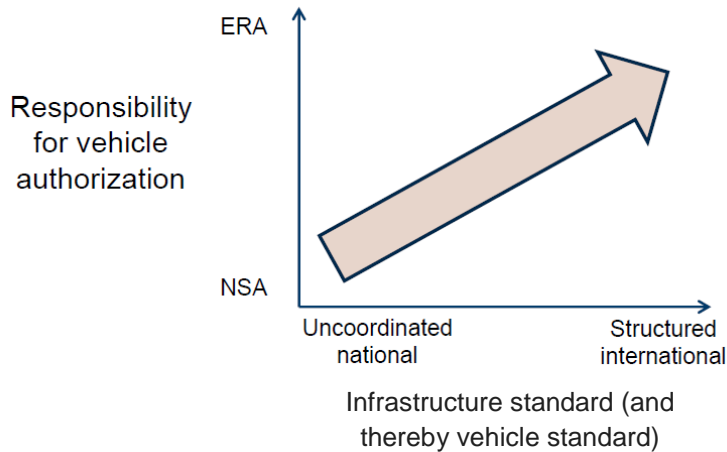
Om järnvägen ska få ökad konkurrenskraft, vilket är nödvändigt, måste denna process effektiviseras. En fortsatt splittring i helt nationella godkännandeprocesser sätter administrativa försvårande hinder för standardisering av infrastruktur och fordon och ökar därmed kostnaderna för dessa. En faktor som minskar andelen transporter på järnväg i Europa, vilket få torde önska.

Den svenska godkännandeprocessen bedömer SWEDTRAIN fungera bättre än snittet, men förbättringar behöver göras här också.

Kommissionen föreslår att alla godkännanden skall göras av ERA. Den europeiska järnvägsindustrin (via UNIFE) stödjer principen om gradvis överflyttning av ansvar till ERA. SWEDTRAIN vill i sammanhanget tillföra följande kommentarer:

- Sverige bör aktivt stödja denna huvudprincip, att europeiska godkännanden på sikt ska kunna ske i en "one-stop shop" och att godkännanden därmed i högre grad flyttas över till ERA.
- Innan godkännandeprocessen flyttas över till ERA behöver dock de nationella regelverken och godkännandeprocesserna saneras och harmoniseras. Ett tydligt uppdrag bör ges åt ERA att kartlägga godkännandeprocesserna i medlemsländerna, att utreda hur en gemensam beslutsprocedur kan utvecklas och att föreslå förenklingar, rationaliseringar och harmonisering av regelverken för godkännanden. Detta bör vara ERAs viktigaste roll i ett första steg, och kommer möjliggöra att ERA gradvis kan ta över ansvar för godkännande av fordon på ett effektivt sätt.
- Parallellt med effektivisering av godkännandekriterierna och godkännandeprocesserna bör ERA och DG MOVE driva på en harmonisering av infrastrukturen och operativa reglerna i olika länder för att reducera antalet onödiga nationella varianter på fordon.

- Överflyttningen bör ske stegvis. Dessa steg måste tydligt beskrivas, och i varje steg innebära en effektivitetsförbättring i godkännandeprocessen. Följande enkla bild kan illustrera sambandet:



- Sverige bör verka för att lösningen som tas fram inte försämrar godkännandeprocessen i länder där fordon till stor del endast går nationellt, som i t ex Sverige.
- Förslaget behöver en tydligare beskrivning av godkännandeprocessen, hur godkännandearbetet ska organiseras och finansieras samt ansvarsbildningen mellan ERA/NSA.

Ökat mandat för införandet av ERTMS

Processen för införande av ERTMS (ersättning av gamla system och införandet på nya banor) behöver stärkt samordning för att fungera effektivare. Sverige bör stödja att ERA får ett tydligare och utökat mandat i denna fråga.

4. Om JTI – Shift 2 Rail

Vi föreslår också fortsatt svenskt stöd till det i 4:e järnvägspaketet omnämnda forskningsinitiativet Shift2Rail. Det är ett förslag till ett storskaligt forskningsprogram (ett s.k. JTI – Joint Technology Initiative) för järnvägssektorn. Liknande program finns för flyg och vägsidan. Initiativet samlar den europeiska järnvägsindustrin, infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, och syftar till att öka tillförlitlighet, prestanda, kapacitet och harmonisering hos järnvägssystemen. För järnvägen som transportslag, där ökad teknisk interoperabilitet är nödvändig, är det särskilt viktigt med samordnade och harmoniserande forskningsprogram. Programmet kommer också att stärka konkurrenskraften för vår järnvägsindustri och vara till nytta för små och medelstora företag och forskningscentra. Bland initiativtagarna finns flera företag med omfattande verksamhet i Sverige, bland annat Bombardier och Faiveley Transport. Trafikverket stödjer också programmet.

5. Om direktivet för Gemensamt Europeiskt järnvägsområde

(Directive 2012/34/EU of 21, November 2012 establishing a Single European Railway)

Detta bedömer vi till stor del redan vara infört i Sverige.

6. Om förordningen för öppnandet av marknaden för persontrafik på järnväg

(Regulation (EC) No 1370/2007 of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road)

Detta bedömer vi till stor del redan vara infört i Sverige.