



Trafikverket

Besöksadress:
Telefon:
Texttelefon: 0243-750 90
www.trafikverket.se
registrator@trafikverket.se

Håkan Dahlkvist, Tjfa

Direkt: 0243-44 56 31
Mobil:

Diariet

Samrådsunderlag, utökat samråd järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2012

Detta samrådsunderlag ingår i samrådet om JNB 2012 och ersätter angivna avsnitt i tidigare publicerad samrådsutgåva om JNB 2012, TRV 2010/32527, daterad 2010-10-04. Justeringar anges med kursiv/understruken text i tabellen nedan.

Tidigare lydelse i samrådsutgåva 2010-10-04	Ny lydelse
<p>6.1.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen</p> <p>En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ b, debiteras i form av en passageavgift för godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen. Avgiften ersätter marginalkostnadsbaserade avgifter och tåglägesavgift, och den baseras på tilldelad kapacitet.</p>	<p>6.1.1.3 Passageavgift för <u>trafik</u> som passerar Öresundsförbindelsen</p> <p>En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ b, debiteras i form av en passageavgift för <u>persontrafik</u>, godstrafik <u>och tjänstetåg</u> som passerar över Öresundsförbindelsen. Avgiften ersätter marginalkostnadsbaserade avgifter, tåglägesavgift och övrig särskild avgift för persontrafiken, och den baseras på tilldelad kapacitet.</p>

Tidigare lydelse i samrådsutgåva 2010-10-04	Ny lydelse
<p>6.2.1 Tågläges- och passageavgifter</p> <p>När tågläge tilldelats, debiteras tåglägesavgift (persontrafik, godstrafik och tjänstetåg), passageavgift för godstrafik vid Öresundsbron samt passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö utifrån tilldelad, ej avbokad kapacitet.</p> <p>Tåglägesavgift tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.</p>	<p>6.2.1 Tågläges- och passageavgifter</p> <p>När tågläge tilldelats, debiteras tåglägesavgift (persontrafik, godstrafik och tjänstetåg), passageavgift för <u>trafik</u> vid Öresundsbron (<u>persontrafik, godstrafik och tjänstetåg</u>) samt passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö utifrån tilldelad, ej avbokad kapacitet.</p> <p>Tåglägesavgift tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för <u>trafik</u> över Öresundsförbindelsen.</p>
<p>6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för godstrafik vid passage av Öresundsförbindelsen</p> <p>När den sökande använder det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut enligt avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och det redovisade antalet liter diesel. Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för den trafik som sker på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge.</p> <p>Övrig särskild avgift debiteras efter utförd trafik och per bruttotonkilometer.</p> <p>Marginalkostnadsbaserade avgifter tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.</p>	<p>6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för trafik vid passage av Öresundsförbindelsen</p> <p>När den sökande använder det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut enligt avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och det redovisade antalet liter diesel. Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för den trafik som sker på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge.</p> <p>Övrig särskild avgift debiteras efter utförd trafik och per bruttotonkilometer.</p> <p>Marginalkostnadsbaserade avgifter tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för <u>persontrafik, godstrafik respektive tjänstetåg på Öresundsförbindelsen</u>.</p>

Tidigare lydelse i samrådsutgåva 2010-10-04	Ny lydelse
<p>6.3.1.1 Tåglägesavgifter (sista stycket)</p> <p>Tåglägesavgift tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen. Tåglägesavgift debiteras månadsvis för tilldelat tågläge.</p>	<p>6.3.1.1 Tåglägesavgifter (sista stycket)</p> <p>Tåglägesavgift tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för <u>trafik</u> över Öresundsförbindelsen. Tåglägesavgift debiteras månadsvis för tilldelat tågläge.</p>
<p>6.3.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen</p> <p>För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 2 800 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.</p>	<p>6.3.1.3 Passageavgift för <u>trafik</u> som passerar Öresundsförbindelsen</p> <p>För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 2 800 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.</p> <p><u>För persontrafik och tjänstetåg som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 650 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.</u></p>

Kommentar:

Förändringar

Förändringarna avser införande av passageavgift för persontrafik och tjänstetåg på järnvägsförbindelsen vid Öresundsbron. Det innebär att en passageavgift införs för persontrafik och tjänstetåg som trafikerar den svenska delen av Öresundsförbindelsen motsvarande 650 kr per passage.

Trafikverket har för avsikt att genomföra ändringarna förutsatt att riksdagen, i enlighet med regeringens budgetproposition för 2011 (prop. 2010/11:1), godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden avseende betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund upphör att gälla. De för närvarande gällande avgiftsvillkoren för den persontrafik och de tjänstetåg som trafikerar Öresundsförbindelsen (avgiften motsvarar de ordinarie

avgifter som tas ut för statens järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket) kommer i sådant fall att upphöra att gälla från och med tågplan 2012.

Tidigare beslut om avgifter

Enligt det ursprungliga avtalet mellan Sverige och Danmark skulle järnvägsföretagen i Sverige betala sammanlagt 150 miljoner danska kronor per år (prinsnivå januari 1991) för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. Ett motsvarande belopp skulle betalas av DSB i Danmark.

Genom proposition 1999/2000:66, Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m., beslutade riksdagen att ändra villkoren. De omvärldsförändringar som skett medförde enligt regeringens bedömning att det inte längre var möjligt att ta betalt av järnvägsföretagen på det sätt som tidigare beslutats, bland annat mot bakgrund av förändringar av järnvägens organisation, påbörjad avreglering av marknaden, ändrat huvudmannaskap för den regionala järnvägstrafiken på Öresundsbron och bedömning av järnvägsföretagens betalningsförmåga för nyttjande av Öresundsbron.

Genom propositionen beslutades att Sverige genom Banverket, och Danmark genom Banestyrelsen, skulle betala motsvarande 150 miljoner danska kronor per år (prinsnivå januari 1991) till Öresundsbrokonsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på Öresundsbroförbindelsen. I utbyte mot att de två länderna svarar för detta erhöles rätten att var för sig, inom sitt respektive lands territorium, ta upp avgifter från järnvägsföretag för nyttjande av den fasta Öresundsförbindelsen.

Direktiv 2001/14/EG, om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, antogs 2001 och genomfördes i svensk lagstiftning 2004 genom den då nya järnvägslagen. Genom denna lagstiftning gavs nya förutsättningar för avgiftssättning av nyttjandet av järnvägsinfrastruktur.

Regeringen anser att de principer för avgiftssättningen på Öresundsbron som ska tillämpas till följd av uttalanden i regeringens proposition 1999/2000:66 samt riksdagens uttalanden i behandlingen av denna riskerar att inskränka Trafikverkets möjlighet att bestämma avgifterna inom hela den ram som järnvägslagen tillåter. Regeringen anser att detta inte är en tillfredsställande ordning. Regeringen föreslår därför i prop. 2010/11:1 att riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund ska upphöra att gälla. Regeringen anser att Trafikverket inte bör vara bundet av uttalanden av riksdag och regering gjorda i tiden före ikraftträdandet av järnvägslagen, utan Trafikverket bör ha frihet att fastställa avgiftsuttaget i enlighet med villkoren i 7 kap. järnvägslagen.

Positiv utveckling av järnvägsmarknaden

Trafikverket anser att marknadsförutsättningarna förändrats i en positiv riktning och att järnvägsmarknaden idag har en bättre förmåga att betala avgifter för trafik på järnvägsförbindelsen över Öresundsbron, bland annat utifrån en mycket positiv resandeutveckling. Enligt det ursprungliga avtalet var

grundtanken att järnvägsföretagen skulle ta ansvar för en betydande del av finansieringen av järnvägsförbindelsen. De två länderna ändrade villkoren när de bedömde att marknaden inte längre hade förmåga att betala dessa avgifter. Trafikverket bedömer att i och med den positiva utvecklingen, där resandet ökat från 4,3 miljoner resor år 2001 till 10,6 miljoner resor år 2009¹, har järnvägsmarknaden idag förmåga att betala avgifter i linje med den ursprungliga inriktningen. Trafikverket anser vidare att det är rimligt att avgifterna utformas mer likartat mellan dels Sverige och Danmark dels för person- och godstrafik och verket anser därför att även den persontrafik och de tjänstetåg som trafikerar den svenska delen av Öresundsbron bör betala en passageavgift istället för de avgifter som trafiken idag betalar för denna sträcka (för närvarande betalar man de avgifter som tas ut för statens järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket).

Införande av passageavgift i flera steg

Trafikverket bedömer att en förändring av avgiftssystemet i riktning mot det ursprungliga upplägget bör ske i flera steg för att ge järnvägsmarknaden en möjlighet att ställa om till högre avgifter för den persontrafik som nyttjar järnvägsförbindelsen på den svenska delen av Öresundsförbindelsen. Trafikverket bedömer att avgiften för persontrafik och tjänstetåg bör höjas i flera steg för att nå en rimlig avgiftsnivå inom några år. Passageavgiften bör inom några år ligga på samma nivå som gäller för trafikering av den danska delen av järnvägsförbindelsen på Öresundsbron. Trafikverket kommer att genomföra kompletterande analyser som underlag för framtida ställningstaganden om avgifter generellt och om passageavgifter för den trafik som nyttjar järnvägsförbindelsen på den svenska delen av Öresundsbron och i vilken takt som dessa avgifter ska förändras. När det gäller passageavgift för godstrafik på järnvägsförbindelsen på den svenska delen av Öresundsbron kommer den även framgent att ändras med konsumentprisindex.

Mot den ovanstående bakgrunden har Trafikverket för avsikt att införa en passageavgift för den persontrafik och de tjänstetåg som trafikerar järnvägsförbindelsen på Öresundsbron, enligt järnvägslagen 7 kap. 5 §, som en särskild avgift som baseras på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt. Passageavgiften för persontrafik och tjänstetåg som trafikerar Öresundsbron bör uppgå till 650 kr per passage för tågplan 2012, istället för de avgifter som denna trafik betalar idag för denna sträcka (för närvarande betalar man de avgifter som tas ut för statens järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket). Införandet av passageavgift för persontrafiken och för tjänstetåg förutsätter att riksdagen godkänner regeringens prop. 2010/11:1.

För den godstrafik som trafikerar bron föreslås inga ändringar.

¹ Källa: www.skanetrafiken.se