

2024-06-20
LI2024/00576
LI2024/01377

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att se över dagens nivåer och beräkningsgrunder för de avgifter som tas ut med stöd av järnvägsmarknadslagen (2022:365) för minimipaketet för tillträdestjänster för användningen av den statliga järnvägsinfrastrukturen och vid behov föreslå förändringar av dessa avgifter. Trafikverket ska vidare redovisa om ytterligare kunskapsunderlag behövs för att kunna genomföra de förslag som lämnas. Trafikverket ska vid översynen särskilt säkerställa att förutsättningarna i artikel 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 av den 12 juni 2015 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

Trafikverket ska genomföra en konsekvensanalys av förslagen. Den ska omfatta en analys och beräkning av hur nivån på avgifterna påverkas av olika beräkningsgrunder för de direkta kostnader som uppkommer på grund av den tågtrafik som bedrivs.

För att främja användningen av fordon som minskar slitaget ska Trafikverket särskilt analysera möjligheten att differentiera avgifterna ytterligare efter olika tågtyper, hastigheter och fordonsegenskaper. För att främja ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av spårkapaciteten ska Trafikverket också analysera och bedöma hur avgifterna bättre kan användas för att styra användningen av tillgänglig kapacitet.

Trafikverket ska som en del av arbetet med uppdraget uppdatera sin strategi Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta från 2014 (N2014/02331). I

den uppdaterade strategin ska Trafikverket redogöra för hur myndigheten har fullföljt intentionen att differentiera spåravgiften beroende på hur olika tågtyper och fordonsegenskaper påverkar nedbrytningen av järnvägen, och vilka vägval som har gjorts i det avseendet, samt om avgifternas storlek står i relation till det totala kapacitetsutnyttjandet och eventuell kapacitetsbrist, och om så inte är fallet vilka överväganden som ligger bakom det. Som en del av den uppdaterade strategin ska Trafikverket också redovisa ett aktuellt underlag som jämför avgifterna för person- och godstrafiken i Sverige med motsvarande avgifter i övriga EU-länder. Underlaget ska omfatta en beskrivning av vilket underlag som används för att beräkna den direkta kostnaden för den tågtrafik som bedrivs för ett urval av EU-länder.

Om EU-kommissionen publicerar nya riktlinjer om hur avgifterna bör beräknas under uppdragets gång ska dessa beaktas i myndighetens analys och i eventuella förslag på förändringar.

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket inhämta synpunkter från näringslivet.

Trafikverket ska senast den 30 juni 2025 redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

Järnvägen är ett betydelsefullt och kapacitetsstarkt trafikslag och en effektivare användning av järnvägen bidrar till ökad samlad transporteffektivitet. För regeringen är det prioriterat att genomföra åtgärder på järnvägsområdet som i första hand underlättar för arbetspendling och godstrafik. Ett väl fungerande transportsystem är viktigt för att säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet.

Banavgifterna har höjts avsevärt under de senaste 15 åren. I Trafikverkets strategi Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta från 2014 konstateras det att svenska banavgifter var låga i ett internationellt perspektiv. Så är inte längre fallet. Underlagsrapporten till EU-kommissionens senaste järnvägsmarknadsbevakningsrapport (SWD(2023) 288 final) visar att de svenska banavgifterna var högre än i många andra länder redan 2020, särskilt för tyngre godståg. Sedan dess har banavgifterna höjts och kommer att höjas ytterligare för godståg 2025. Avgiftshöjningarna i Sverige har försämrats

konkurrenssituationen för godstransporter på järnväg, vilket i förlängningen försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet. Höjningarna av banavgifterna är dessutom en av orsakerna till att godstågsoperatörerna i Sverige uppvisar dålig ekonomisk lönsamhet. För att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg har regeringen sedan 2018 avsatt medel för en miljö-kompensation för godstransporter på järnväg.

Trafikverket har som infrastrukturförvaltare rätt att ta ut banavgifter för användningen av den statliga järnvägsinfrastrukturen. Avgifterna för minimipaketet för tillträdestjänster för användningen av den statliga järnvägsinfrastrukturen ska bestämmas till den direkta kostnaden för den tågtrafik som bedrivs. I huvudfallet ska dessa kostnader beräknas per enhet med utgångspunkt i de direkta kostnaderna för hela nätet med avdrag för sådana kostnader som infrastrukturförvaltaren inte får ta med. Det finns också möjlighet att använda ekonometriska modeller för kostnadsberäkningarna, också i det fallet med avdrag för kostnader som infrastrukturförvaltaren inte får ta med. Trafikverket har valt den senare metoden.

Mot bakgrund av de kraftiga banavgiftshöjningarna finns det anledning att se över avgifterna, inklusive det kostnadsunderlag som används för beräkningen av de underliggande kostnaderna. Bland annat bör möjligheterna att i större utsträckning ta hänsyn till olika fordons påverkan på slitaget och till hur tillgänglig kapacitet kan utnyttjas på bästa sätt analyseras. Det senare är också något som Trafikverket har lyft i sitt inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Patrik Nylander

Kopia till

Statsrådsberedningen/EUK

Justitiedepartementet/L3

Finansdepartementet/BA och BSÄ

Klimat- och näringslivsdepartementet/BK, KL och NIM

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/RUL, TM och US

Trafikanalys

Transportstyrelsen