



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-11-04

Trafikverket

[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Handläggare: Mattias Andersson

Ert refnr: TRV 2015/53912

Diariennr: 69/2015

### **Remissyttrande angående förutsättningarna för att miljökompensera järnvägsföretag**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för alla länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter, vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.*

Svensk Kollektivtrafik har fått ovanstående remissunderlag som bygger på ett regeringsuppdrag (N2015/4606/TS) om att utreda förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen genom införlivande av artikel 34 i SERA-direktivet.

Artikel 34 innebär en möjlighet att ersätta bevisligen icke täckta miljö-, olycksrelaterade- och infrastrukturkostnader vid användandet av järnvägsinfrastruktur, i de fall dessa kostnader i konkurrerande transportslag överstiger motsvarande kostnader för järnvägen. Vad vi förstår är detta inte en ovanligt lösning i andra Europeiska länder, och en önskvärd åtgärd för att något lindra de oskäligen höjda banavgiftshöjningarna.

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens slutsatser förutom i två fall:

- Det bör rimligen vara kostnadseffektivare för administrationen att integrerar avräkningsprocessen vid betalning av infrastrukturavgifter. De flesta av de berättigade bör anses ingå i denna krets. Vi har förståelse för att ekonomiska regler kan sätta hinder för detta. Att lägga en kreditrad på varje faktura jämfört med att bygga upp en helt ny process, i värsta fall hos en annan myndighet, där det sistnämnda inte kan anses vara förenligt med god hushållning av statens resurser. En medelväg bör därför vara att samma process används men att två skilda fakturor ställs ut av samma enhet vid samma tillfälle. Detta förorsakar visserligen högre kostnader än om samma faktura skulle användas, men betydligt lägre kostnader än om två skilda organisationer skulle reglera de olika kostnaderna och intäkterna.



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

- Självklart är det önskvärt att godstågstrafiken ges en kompensation. Det är dock förvånande att Trafikverket inte ens genomför motsvarande samhällsekonomiska beräkningar för persontågtrafiken utan endast antar vad som är fallet för kollektivtrafik på järnväg vs väg är allvarligt. Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverket inte har gjort en komplett utredning utifrån regeringsuppdraget. Regeringsuppdraget ger inget utrymme för denna förenkling av utredandet. Enligt vårt sätt att se kan man inte jämföra alla persontransporter på väg jämfört med kollektivtrafik på järnväg, det som konkurrerar är långväga persontrafik på långa och medellånga sträckor med tåg, buss, personbil och flyg. Detta blir speciellt allvarligt när man tillåter sig gena på godstågssidan och tycker det är ok att ge miljöstöd till dieseldragna godstransporter. Enligt vårt sätt att se på detta innebär detta att det föreslagna bidraget därför ger oskäligen snedfördelningseffekter, vilket knappast kan vara regeringens önskan.

### SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Stefan Sedin  
VD