

2021-08-06

Ert dnr: I2021/02036

i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: anna.forander@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson

Remissyttrande: Tillfällig nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. 99 procent av landets bussresor och 83 procent av landets persontågsresor sker i våra medlemmars regi.

Näringsdepartementet remitterar förslag på nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19 och därmed bland annat en ändring i järnvägslagen. Svensk Kollektivtrafik välkomnar detta initiativ som vi ett flertal gånger lyft som en viktig åtgärd sedan EU fattade beslutet om att möjliggöra detta i oktober 2020.¹

Det alternativ som bör nyttjas är att fullt ut reducera alla banavgifter (minipaket och uppräknings- och bokningsavgifter) under perioden. Inga skillnader bör göras utifrån vilket marknadssegment som trafikerar, vilken typ av bana, var i landet, tidpunkt på dygn, antal bruttoton etc.

Det är viktigt att utbetalningarna kan göras tidigt under hösten 2021 så att de kan komma verksamheterna till godo och inte bara förvandlas till bokföringspengar som tillförs under ett bokslutsupprättande under 2022.

Det är oerhört viktigt att Trafikverket får ett tydligt uppdrag att göra en konkurrensneutral och för de trafikerande parterna proportionerlig reduktion. Olika marknadssegment av branschen har drabbats olika i olika faser av pandemin, vissa delar av sektorn kommer att återhämta sig snabbare än andra. Möjligheten och förmågan att genomföra kostnadsreduceringar har varit olika för olika marknadssegment och även getts olika förutsättningar att genomföras genom nationella beslut och propåer. Det kommer också vara en svår och tidsödande administrativ uppgift att hitta bedömningsgrunder om olika marknadssegment ska ges olika reduceringar.

Det nationella stöd som hittills utbetalats till Regionala Kollektivtrafikmyndigheter på 5 miljarder är en kompensation för minskade biljettintäkter. Detta är att jämföra med det prognostiserade intäktsstappet om 16 miljarder för samma period och samma verksamhet.² För att få ta del av detta stöd har regeringen ställt krav på att trafikreduceringar gentemot normaltrafik inte fått göras, med

¹ <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2020/10/02/covid-19-rail-transport-measures-adopted-by-council/>

² <https://www.svenskkollektivtrafik.se/aktuellt--debatt/nyheter/fortfarande-stort-biljettintaktstapp-for-kollektivtrafiken/>

2021-08-06

motivering kring behov av hög turtäthet och kapacitet för att minska trängsel och smittspridning.³ Det kan i efterhand konstateras att det enbart på en relativt liten andel avgångar rått någon form av trängsel, många avgångar har körts mer eller mindre tomma. Ofta har extraturer satts in för att minska risken ytterligare där behov funnits. Stödstrukturen innebär att de Regionala Kollektivtrafikmyndigheterna tvingats ta onödigt höga kostnader för att få ta del av stödet. Någon kompensation för extrabussar, pandemianpassningar och andra merkostnader har inte getts. Det är alltså viktigt att betona att kompensation för kostnader inte getts branschen, vilket hade varit önskvärt. Det är därför detta förslag om reduktion av banavgifter är så angeläget. Även om det bara täcker tågtrafiken och därmed är en del av de regionala kollektivtrafikens totala trafikvolym.

När det gäller den tågtrafik som de Regionala Kollektivtrafikmyndigheterna bedriver har tågtrafiken inte reducerats under pandemin enligt de skäl som ovan anges, vilket är på tvärs mot att trafikarbetet för främst persontåg men även godståg reducerades 2020 jämfört med 2019.⁴ Våra medlemmar har alltså tagit samhällsansvar och lystrat till nationella råd, och därför sett till att trafiken hållits öppen med samma utbud som vanligt för att de som måste resa ska kunna göra det tryggt och säkert även i en pandemi. Detta oavsett den kraftiga nedgången av passagerare som varit under hela pandemin och som ännu är.

Våra medlemmar har inte kunnat ta del av de möjligheter som getts privat sektor vad gäller korttidspermitteringar/korttidsarbete. Dessa möjligheter har däremot varit möjliga att ta del av för organisatörer av kommersiell fjärrtågstrafik och godstrafik.

Järnvägen är en framtidsbransch och en attraktiv persontågstrafik för arbets- och fritidsresor är även i fortsättningen en förutsättning för att nå de uppsatta och beslutade klimatmålen, minska trängsel i städer, öka arbetskraftsmatchningen och bidra till regionförstoring. Men det kommer krävas uthållighet och finansiering av mer eller mindre olönsam trafik även framöver för att kunna locka tillbaka alla de resenärer som aktivt valt att sluta resa med kollektivtrafiken under pandemin. Resenärer har nu hittat nya vanor, där 50% valde personbilen istället för kollektivtrafiken.⁵ För varje månad som går har dessa nya vanor cementerats ytterligare lite. Kollektivtrafiken måste därför framöver vara attraktiv för att kunna återta marknadsandelar av det motoriserade resandet. Drivkrafterna för ökat resande i kollektivtrafiken är att resenärerna upplever att man kan resa kollektivt för de flesta resor man gör (dvs det finns ett bra utbud som resenären känner till) samt att man spar tid genom att resa kollektivt (jämfört med konkurrerande färdmedel).⁶

³ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/03/skarpta-krav-nar-coronastod-till-kollektivtrafiken-fordelas/>

⁴ <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/Rapporter/manatlig-trafikrapport/Transport-pa-jarvag-i-ratt-tid/Statistik-for-punktlighet/arsstatistik/arsstatistik-for-punktlighet-2020/>

⁵ Kollektivtrafikbarometern, svar från 51 265 slumpmässigt utvalda medborgare 2020-2021 på frågan "Hur löser du ditt resbehov nu när dina resvanor med kollektivtrafiken ändrats?". Frågan är en följdfråga på frågan "Har utbrottet av coronaviruset medfört att du ändrat dina resvanor med kollektivtrafiken?"

⁶ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-temarapport-coronapandemin-2020.pdf>

2021-08-06

Framtidssäkra banavgifterna

Vi uppmanar departementet att även ta tillfället i akt och göra en översyn över framtidens banavgifter, då mer rättvisa måste råda i systemet. Vi stöder regeringens syn att banavgifterna ska vara marginalkostnadsbaserade och grunda sig i samhällsekonomiska kriterier. Men idag råder orättvisa villkor där framför allt våra medlemmars trafik, dvs kort- och medellång persontågstrafik är de som betalar långt över sina samhällsekonomiska marginalkostnader (dvs så kallad överinternalisering), medan framför allt godstrafiken underbetalar. Detta är en konkurrensnedvridning som måste åtgärdas.

Dessutom påförs i banavgiftssystemet den samhällsorganiserade pendel- och regionalstågstrafiken en straffavgift i form av passageavgifter i storstadsområdena i högtrafik, i sin tillkomst motiverade för att minska trängsel på spåret. Men dessa avgifter motverkar helt syftet att i högtrafik minska trafikbelastningen på vägnätet i storstäderna och locka resenärer att resa kollektivt istället. Resenärerna har ett behov och en vilja att resa i rusning, att flytta tåglägen till utanför rusningstid skulle knappast skapa samhällsnytta och är inget alternativ. Dessutom är avgifterna per enskilt tåg så låga att styreffekten uteblir. Eftersom biljetterna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är zonbaserade och färdmedelsneutrala, innebär det att dessa kostnader läggs på alla biljetter oavsett om resenärerna reser med buss, tunnelbana eller tåg som går på Trafikverkets räls. Den väntade styreffekten uteblir alltså både hos järnvägsorganisationen och hos resenären. Effekten skulle snarare kunna ses som en skattetransferering från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna till staten, pengar som kunde gått till attraktivare kollektivtrafik för medborgarna.⁷ Några extra samhällskostnader för att tåget går i rusning uppstår inte, Trafikverket bestämmer genom sina konstruktionsregler själva hur många tåg som ges plats att trafikera per timme och hur tätt. Så den som i så fall skapar trängsel är tidtabellskonstruktören, inte det ansökande järnvägsföretaget.

Borttagandet av tåglägesavgiften bas, för trafik på banor med lägre standard, skedde 2021. Detta medför en kraftig prishöjning för denna trafik från 0.50 kr per tågakilometer 2019 till 3.78 kr per tågakilometer för 2022. Helt utan några garantier om att underhåll och driftsäkerhet på dessa banor förbättras i och med höjningen. Så länge som det kapillära nätet brister i underhåll, trädsäkring, bärighet etc bör tåglägesavgiften bas skyndsamt återinföras. Det är viktigt att banavgifterna är i nivå med den standard som erbjuds, dvs avgiften måste efterföljas av en rimlig motprestation, vilket är helt i linje med statens generella princip för avgiftsuttag.

Inom kvalitetsavgiftssystemet bör, oavsett banklass, en kompensationsmöjlighet införas. Denna bör täcka för kvalitetsbrister som inte är tillfälliga, dvs uppstår när STAX och STH sänks under banans byggda/utlovade standard och tidtabeller konstrueras på de sänkta värdena. För lokal/regionalstågstrafiken kan problemen vara att fler tåg måste användas med ökade kostnader till följd eller att tåget tvingas upphöra att stanna vid några stationer för att inte helt radera tidtabellen med följden att man måste sätta in parallell busstrafik för att försörja de orter som blivit utan tågtrafik. Fjärrtåg och godståg kan dessutom få långa omledningar med ökade kostnader och körtid till följd. I och med att tidtabell konstrueras uppstår ju ingen försening och ingen ersättning för

7



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-08-06

kvalitetsbristen utgår som det är idag. Trafikverket skulle om detta infördes få bättre styrmedel att prioritera åtgärder av bristande hygiennivå även utanför nätet mellan de tre mellan storstäderna. Järnvägen fyller en viktig funktion att knyta ihop inte bara städer med städer utan städer och omland och landsbygderna med varandra.

Konsekvenser om förslaget inte genomförs

Får de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte täckning för det prognostiserade underskottet återstår att höja biljettpriserna, dra in turer eller att lägga ned linjer. Åtgärder som samtliga leder till uppsagd personal, att resenärerna cementeras i bilåkande och att det låga kollektivtrafikresandet pressas ned ytterligare för många år framåt. Detta är verkligen inte en utveckling vi tror vare sig medborgarna eller regeringen vill ska ske. Därför krävs fortsatt fokus från statens sida på att stötta kollektivtrafikens möjligheter och återhämtning framöver. Att tillfälligt ta bort banavgifterna är en del i detta.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD