

Promemoria Tillfällig nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19

Sammanfattning

Transportstyrelsen har inga invändningar mot förslaget att i järnvägslagen införa ett bemyndigande om att föreskriva om undantag från bestämmelserna om avgifter för att möjliggöra en tillfällig nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19. Promemorian har dock knapphändig information om hur stödet ska komma att utformas och bestämmas på lägre föreskriftsnivå samt vilka konsekvenser stödet kan medföra. Transportstyrelsen väljer därför att göra ett medskick om betydelsen av att införa en retroaktiv nedsättning av banavgifterna för att inte undergräva syftet med bestämmelsen om att direkta kostnader ska täckas av banavgifterna.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker att bemyndigandet i järnvägslagen har en tydlig hänvisning till förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet, vilket ger en tydlig signal om åtgärdens tidsbegränsning. Transportstyrelsen tillstyrker också att det tydligt framkommer i promemorian att det är Transportstyrelsen som i sin egenskap som Sveriges regleringsorgan ska utöva tillsyn över att tillämpningen sker i enlighet med regelverket.

Givet att det på lägre föreskriftsnivå beslutas att banavgifterna ska nedsättas, så förordar Transportstyrelsen en retroaktiv nedsättning av banavgifterna, det vill säga att stödet betalas ut för redan utförd trafik. Vi menar att detta är att föredra framför att infrastrukturförvaltaren tillåts att sätta ned nivån på banavgifterna. Infrastrukturförvaltarens banavgifter ska bland annat täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförande av järnvägsfordon. Därmed skickas ekonomiska signaler till järnvägsföretag om vilka kostnader, i form av exempelvis slitage på anläggningen, som

deras trafik har för infrastrukturförvaltaren. På så sätt ges järnvägsföretag incitament till ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Om stödet utformas som en nedsättning av infrastrukturförvaltarens banavgifter för trafik som ännu inte har utförts, riskerar incitamenten att leda till ett ineffektivt utnyttjande av infrastrukturen, vilket undergräver syftet med bestämmelsen om att direkta kostnader ska täckas av banavgifterna. Ytterligare ett argument till att inte sätta ned banavgifterna för trafik som ännu inte har utförts är att nya aktörer på järnvägsmarknaden skulle få stöd trots att de inte drabbats under tidigare delar av pandemin.

Mot bakgrund av den viktiga principen om att järnvägsföretagen ska betala sina kostnader för framförande av fordon, så är Transportstyrelsen tveksamma till om en nedsättning av banavgifter är det mest effektiva och träffsäkra sättet att stötta de av pandemin drabbade svenska järnvägsföretag. Det står i avsnittet om konsekvenser att det inte bedöms finnas några lämpliga alternativ till att införa det föreslagna bemyndigandet. Transportstyrelsen kan inte se vilka andra alternativ för att stötta järnvägsföretagen som analyserats. I promemorian redogörs för förordning (EU) 2020/1429 och varför europeiska järnvägsföretag bedöms vara i behov av ekonomiskt stöd för att motverka de negativa effekterna av covid-19-pandemin. Promemorian saknar dock motiv eller diskussion om hur den svenska järnvägsmarknaden drabbats och vilka andra stöd som kommit järnvägsföretagen till del. Godstransporter på järnväg har drabbats relativt lindrigt av pandemin medan persontrafiken har drabbats hårt (se bland annat IRG-Rails [rapport om pandemins effekter på de europeiska järnvägsmarknaderna](#)). Den upphandlade persontrafiken har dock fått stöd genom extra medel till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. De järnvägsföretag som inte fått särskilt riktade stöd är de som bedriver kommersiell trafik och som drabbats av både minskad efterfrågan av resenärer och restriktioner på antalet resenärer per sittplats.

Transportstyrelsen anser att träffsäkerheten försvåras av Trafikverkets marknadssegmentering eftersom dessa blandar trafik som drabbats olika av pandemin. Enligt förordning (EU) 2020/1429 får infrastrukturförvaltarna sänka, avstå från eller tillåta att senarelägga betalning av banavgifter ”där så är lämpligt enligt de marknadssegment som identifierats i deras beskrivningar av järnvägsnätet”. Eventuell nedsättning ska fördelas icke-diskriminerande inom segmenten, men exempelvis marknadssegmentet regionaltåg innehåller både upphandlad och kommersiell trafik, vilka hittills fått olika former av stöd med anledning av pandemin.

Beslut i detta ärende har fattats av tjänsteförättande generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Stefan Berglind och utredare Anna Westerberg, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils
tjänsteförättande generaldirektör