

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Betänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering (SOU 2011:49) m.m.

Transportstyrelsen har anmodats att yttra sig över rubricerat ärende. Med anledning av remissen önskar Transportstyrelsen anföra följande.

Transportstyrelsen stödjer i stort betänkandets förslag till tydligare processer och riktlinjer för medfinansiering av transportinfrastruktur i det framtida planeringssystemet för transportsystemet. Styrelsen har heller inga invändningar mot det förslag till nytt planeringssystem för förvaltning och utveckling av transportinfrastrukturen som föreslås i betänkandet.

Transportstyrelsen noterar vidare att de förslag som utredningen lämnar utgör ett steg i rätt riktning för en mer enhetlig hantering av infrastrukturavgifter och avgiftssättning inom hela transportområdet, åtgärder som är viktiga inte minst för att få den samhällsekonomiskt mest fördelaktiga användningen (och på sikt utvecklingen) av infrastrukturen. Särskilt viktiga i detta sammanhang är de principer utredningen föreslår om att:

- Beslut om infrastrukturinvesteringar ska grundas på samhällsekonomiska överväganden och investeringarnas lönsamhet ska vara vägledande vid beslut
- Pålagor på trafiken ska leda till ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av transportinfrastrukturen

Transportstyrelsen konstaterar att utredningen föreslår att ”likvärdig infrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare bör avgiftssättas på ett likvärdigt sätt”. Styrelsen menar att ambitionen bör vara att infrastruktur prissätts så likvärdigt som möjligt även om det är olika

infrastrukturförvaltare som förvaltar samma typ av infrastruktur. Samma principer för avgiftssättningen bör gälla för samma typ av infrastruktur.

Utredningens förslag att alla avgiftsfinansierande broar och tunnlar ska betraktas som en resultatmässig enhet och därmed att ett och samma belopp kan tas ut oavsett infrastrukturobjekt, har enligt Transportstyrelsens mening, inte stöd i euroinjettdirektivet (1999/62/EG). Där framgår bland annat av kapitel III, artikel 7.8 att vägavgiftssatserna ska vara avpassade efter hur länge den berörda infrastrukturen ska användas. Avgiften bör också spegla det aktuella infrastrukturobjektets övriga kostnadsförutsättningar. En sådan avpassning kan knappast göras om alla objekt betraktas som en resultatmässig enhet. Styrelsen delar uppfattningen att pålagorna ska delas lika av alla men menar att detta ska ske inom ramen för de enskilda objekten. Att införa ett system med lika avgiftsbelopp oberoende av objekt går stick i stäv med den allmänna tendensen i samhället att den som konsumerar en tjänst eller anläggning och som därmed tillägnar sig nyttan också ska betala för sig. Som en återspeglning av direktivets krav samt de olika objektens kostnader, trafikvolym och amorteringsperioder bör avgiftsnivåerna tillåtas variera. I betänkandet konstateras att vägavgifter, banavgifter och trängselskatt har att utöver att vara finansieringskällor också att vara styrmedel med effekt på val av färdmedel och rutter

Utredningen konstaterar vidare att en viktig princip för en avgiftssättning är att ta hänsyn till ”den grad av internalisering av externa kostnader som gäller för olika trafikslag och för olika fordonstyper i beslut om avgiftsstrukturen. Vidare bör hänsyn tas till i vilken grad som respektive trafikslag svarar för sina egna kostnader”. Transportstyrelsen är i detta sammanhang av uppfattningen att principen om internalisering av externa kostnader utgör en central åtgärd i syfte att gynna samhällsekonomiskt effektiva lösningar. Avgiftssättningen kan i denna del vara ett effektivt redskap för att kompensera i de delar där kostnader inte redan är internaliserade. Det finns ett fortsatt behov av att förbättra kunskapsläget när det gäller trafikens externa kostnader inom samtliga trafikslag för att få en korrekt bild av internaliseringsgraden för beslut om nödvändiga skatte- och avgiftsuttag.

Den betoning som görs i betänkandet mot att projekt ständigt ska prövas utifrån ett kostnads- nyttoperspektiv är välkommet. I detta sammanhang kan Transportstyrelsen dock notera en risk att medfinansiering kan leda till att krav på kostnadsnyttoperspektivet får en underordnad roll till förmån för de extra medel som tillförs ett projekt. Det är därför viktigt att det skapas tydlighet kring lönsamhetskrav på de projekt som ligger i infrastrukturplanen, även för de delar som medfinansieras.

Hur olika medfinansieringslösningar ska värderas i den samlade effektbedömningen behöver ytterligare klargöras.

Vidare finns en risk i betänkandets förslag som är kopplat till möjligheten att förskottera medel för att tidigarelägga projekt. Förskotteringen är ingen medfinansiering, utan innebär att dessa pengar ska betalas tillbaka ur framtida anslag. Det innebär med andra ord en belastning på framtida investeringsramar och påverkar utrymmet för nystarter i framtiden. Det är viktigt att denna del inte blir för stor då det kan komma att minska flexibiliteten i planeringsprocessen. Det är välkänt att investeringsanslagen varierar över tiden och i perioder av minskade anslag kan förskotteringar bli en större belastning för statens möjlighet att bedriva en effektiv infrastrukturplanering.

Transportstyrelsen anser vidare att det är en brist att sjöfartens och luftfartens infrastruktur inte diskuteras i betänkandet. Detta då det finns skäl att se till transportsystemet som helhet för att detta ska kunna utformas på det för samhället mest fördelaktiga sättet.

Transportstyrelsen vill avslutningsvis betona vikten av att kostnadskonsekvenser för myndigheters administrativa kostnader beaktas vid införande av vägtullar eller vägavgifter. Det är också av vikt att framtida regelverksförändringar i första hand bygger på uppgifter som finns i nuvarande trafikregister, annars riskeras betydande kostnadsökningar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. Föredragande har varit utredare Per Wickenberg. I ärendets beredning har direktör Jacob Gramenius, enhetschef Helen Jakobsson, stf direktör Thomas Eriksson, stabschef Mats Andersson och sakkunnig Anders Hermansson medverkat.

Staffan Widlert
Generaldirektör