

Transportstyrelsen

kontakt@transportstyrelsen.se

Remissvar Tågforetagen

Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrift om avgifter

Ert dnr: TSF 2024-48

1. Transportstyrelsens förslag

Transportstyrelsen föreslår att öka avgiftsuttaget med i genomsnitt 24 procent för järnvägssektorn för 2025.

2. Tågforetagens synpunkter

Stor oro

Tågforetagen avvisar helt förslaget till förändringar i Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter. Tågforetagen ser med stor oro på förslaget och på de konsekvenser som höjningarna skulle innebära för järnvägsbranschen. Företag i järnvägsbranschen uppvisar begränsade marginaler till följd av hård konkurrens från andra trafikslag. Varje kostnadsökning måste därför föras ut direkt till resenärer och godstransportköpare.

Bland annat är det avgifter för säkerhetsstyrning och utbildningssamordning som ökar kraftigt. Exempelvis kommer förnyelse av säkerhetsintyg att höjas från 25 000 kronor till 120 000 kronor. En fyrdubblad kostnad för ett förnyat lokförarbevis, från 500 kronor till 2000 kronor, innebär att Sveriges lokförare får bära en del av Transportstyrelsens ökade finansieringsbehov. Höjningarna ligger inte i linje med en politik som syftar till ett mer effektivt utnyttjande av hela transportsystemet eller ökad andel energisnåla transporter och det snedvrider konkurrensen på transportmarknaden.

Avgiftsfinansiering eller anslagsfinansiering

Att Transportstyrelsen som myndighet ska luta sig mot avgiftsfinansiering är inte rimligt i den omfattning som är aktuell för närvarande. I stället borde myndigheten få större anslag i stadsbudgeten. Det är – i synnerhet på järnvägssidan – ett mycket litet kollektiv som ska dela på Transportstyrelsens kostnadsmassa. Avgifterna drar i väg för vissa trafikslag, till synes helt utan annan anledning än behov av finansiering myndighetens förvaltning och utveckling. Transportstyrelsen borde vara anslagsfinansierad och dessa helt orimliga effekter hade då

kunnat undvikas. Regeringen behöver ta ett samlat grepp om avgiftsstrukturen inom transportområdet, så att man inte låter enskilda myndigheters underfinansiering drabba vissa trafikslag mer än andra på ett orimligt sätt.

Förutsebarhet och marknadsförutsättningar

Sverige stoltserar med en av Europas mest avreglerade järnvägsmarknader, helt i linje med politiska ambitioner. Vi utgör ett positivt exempel för stora delar av världen om hur en avreglering kan genomföras, samtidigt som det självfallet finns områden där det återstår en del arbete för att skapa en välfungerande järnvägsmarknad. Hur marknadstillträdet sker i praktiken och den kostnadsbild som möter en ny aktör har särskild betydelse för den avreglerade marknadens funktion. Här är förutsebarhet i regelverk och avgifter den viktigaste aspekten och den måste tas på största allvar, inte minst av den myndighet som har marknadsövervakning som del av sitt uppdrag. Naturligtvis är avgiftsstrukturen hos Transportstyrelsen är en viktig komponent för att uppnå en väl fungerande järnvägsmarknad och är ett medel att använda som styrning för att uppnå klimatmålen.

Är avskrivning en möjlighet?

Om det handlar om att ta igen underskott eller hantera en i övrigt ohållbar finansieringssituation, erinrar Tåg företagen om att myndighetens underskott för dess järnvägsverksamhet tidigare skrivits av med drygt 44 mkr. Detta skedde i regleringsbrevet till Transportstyrelsen för 2016, efter framställan från Transportstyrelsen. Regeringen har även 2024 beslutat att stryka befintliga underskott inom vissa särskilt svårbalanserade avgiftsområden, efter framställan från Transportstyrelsen.

3. Ingen konsekvensutredning

Det saknas en samlad konsekvensanalys av förslaget. Transportstyrelsens tolkning av förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning innebär att myndigheten inte har någon skyldighet att genomföra och tillhandahålla en konsekvensutredning. Vi ifrågasätter på goda grunden denna bedömning. Om Transportstyrelsens tolkning av lagkravet är korrekt så borde myndigheten ändå ha genomfört och dokumenterat en konsekvensanalys för att säkerställa att myndigheten och statsmakterna förstår konsekvenserna av avgiftsförslaget.

Tåg företagen anser att avgiftsstrukturen är en viktig del för att uppnå en fungerande järnvägsmarknad och ett styrmedel för att uppnå klimatmålen. Järnvägen är avgörande för måluppfyllelse inom hållbarhet, klimat och tillgänglighet, samtidigt som järnvägen lever under ett ständigt ökande kostnads- och avgiftstryck. Under de senaste åren har samtliga järnvägsföretag fått utstå ekonomiska förluster och ökade kostnader till följd av ett försämrat planeringsläge och ändrade omvärldsförutsättningar. Ökande avgifter för järnvägsverksamhet och det ökande regleringstrycket minskar järnvägens konkurrenskraft och riskerar att höja biljettpriser och fördyra transporter, och i förlängningen driva på försvagningen av detta politiskt prioriterade trafikslag. Den konkreta konsekvensen blir överflyttning av transporter *från järnväg till väg*.

Att lägga på ytterligare kostnader, i enlighet med Transportstyrelsens förslag, är därmed inte lämpligt. Tåg företagen vill i synnerhet påpeka att det är viktigt att inför framtida

avgiftshöjningar ha omvärldsläget och andra utmaningar i åtanke när avgiftshöjningar bestäms.

Med hänsyn till järnvägsbranschens ovan angivna utmaningar och i ett läge där flera av järnvägsföretagen företer underskott år efter år – framförallt på godssidan – borde en konsekvensutredning gått på djupet av marginaleffekter av de föreslagna avgiftshöjningarna. Det bör i sammanhanget noteras att ökade kostnader för järnvägsföretagen läggs ovanpå andra av regeringen redan beslutade avgiftshöjningar, som kontinuerlig ökning av banavgifter, införande av ERTMS samt betungande regelverk (EU, Sverige).

I övrigt är de olika transportmyndigheternas avgiftshöjningar inte koordinerade och vi efterlyser en synkronisering av Trafikverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets och Transportstyrelsens avgifter. Det är av särskild betydelse att gemensamma och samlade konsekvensbeskrivningar genomförs i samband med förslag till höjningar. För att undvika att lagar och föreskrifter konstant fortsätter att medföra ökade kostnader för administration och kontroll för Sveriges tågoperatörer måste ett helhetsgrepp tas av alla myndigheter som riktar sig till transportområdet.

4. Sammanfattande förslag

I avvaktan på att nedanstående förslag omhändertagits på sätt som gagnar förutsebarhet om marknadstillträde och utveckling av järnvägsmarknaden föreslår Tåg företagen att alla avgiftshöjningar för trafikslaget järnväg skjuts upp.

Tåg företagen bedömer att Transportstyrelsen har en hel del utredningsarbete kvar innan eventuella avgiftsändringar kan genomföras och utredningar bör innefatta följande:

1. Adekvat konsekvensbeskrivning avseende avgiftsförslaget för en järnvägsbransch pressad av osäkerhet på marknaden och små marginaler. I synnerhet behöver en konsekvensutredning gå på djupet av marginaleffekter av de föreslagna avgiftshöjningarna.
2. Regeringen bör möjliggöra för Transportstyrelsen att i större utsträckning frånga full kostnadstäckning för tillsyn inom järnvägssektorn med hänvisning dels till trafikslagets prioritering i klimathänseende, dels det begränsade kollektiv som i detta specifika fall ska dela på Transportstyrelsens kostnadsmassa. Därför bör Transportstyrelsen eller regeringen utreda vilka förutsättningar för lättnader i avgiftsstrukturen som föreligger, exempelvis genom ökat inslag av anslagsfinansiering.
3. För det fall underskott ska tas igen eller det är nödvändigt att hantera en i övrigt ohållbar finansieringssituation, erinrar Tåg företagen om att myndighetens underskott tidigare skrivits av vid ett flertal tillfällen. Så borde ske även kopplat till ökning av avgifter för järnvägsverksamheten inför 2025.
4. Hur samordning av och anpassning av Transportstyrelsens avgiftsstrukturer kan ske mellan olika trafikslag, dvs en samlad översyn av Trafikverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets och Transportstyrelsens avgifter.

Tills dess ovan punkter hanterats på ett adekvat sätt föreslår Tåg företagen att regeringen bemyndigar Transportstyrelsen att ge avgiftslättnader för myndighetens verksamhet inom järnvägssektorn.

Därefter emotser vi balanserade och anpassade förslag till avgiftsupplägg för Transportstyrelsens verksamhet.

Stockholm den 18 oktober 2024

Gustaf Engstrand

Näringspolitisk chef

Elvira Sofic

Näringspolitisk expert