

SKRIVELSE
2024-05-31

Statsrådet Elisabeth Svantesson
Finansdepartementet

Statsrådet Andreas Carlson
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Förläng och stärk miljökompensationen för godstrafik på järnväg för att motverka aviserad ökning av banavgifter

Näringslivets Transportråd (NTR) vill med denna skrivelse uppmana regeringen att förlänga och stärka miljökompensationen för godstrafik på järnväg istället för att som tidigare aviserats fasa ut den från och med 2026. Anledningen till att det är nödvändigt att förlänga och stärka miljökompensationen är kostnadsökningarna som följer av omfördelningen av banavgifter från persontrafik till godstrafik på järnväg i Järnvägsnätsbeskrivningen 2025 (JNB25), vilket NTR har uppmärksammat regeringen om i en skrivelse till statsrådet Andreas Carlson den 27 november 2023¹. Kostnadsökningarna som följer av dessa beslut kommer att försämra den internationella konkurrenskraften för transportköpare inom industrin och handeln som använder järnvägen som en del av sina logistikkedjor.

Omfördelningen medför en kraftig ökning av avgifterna för godstrafik om 330 miljoner kronor från år 2025 samtidigt som avgifterna för persontrafik minskar med 250 miljoner kronor. För den svenska basindustrins tunga transporter på järnväg innebär det att banavgifterna ökar med 55 procent och järnvägen utgör ofta stommen i deras logistikkedja.

Banavgifterna har höjts kontinuerligt sedan 2010 samtidigt som staten under ett antal år har mildrat effekten för näringslivet genom att betala ut miljökompensation, vilket har bidragit till att godstrafiken på järnväg ändå har haft en positiv utveckling. Kompensationen har även bidragit till att näringslivet kunnat bygga upp effektiva logistikkedjor, där lastbilar används för att frakta gods mellan verksamheter och godsterminaler i Sverige, för att sedan ta godset vidare på järnväg till främst Göteborgs hamn eller över Öresund till Europa. Import sker omvänt samma väg. Även dessa effektiva logistikkedjor riskeras nu när banavgifterna höjs kraftigt i JNB25 samtidigt som miljökompensationen fhas ut. Beräkningar med Trafikverkets prognosmodeller som NTR har tagit del av visar på att godstrafiken på sikt kan minska med ca 20 procent (exkl. malmtrafiken) och den intermodala trafiken med 40–45 procent till följd av höjda banavgifter.

NTR menar därför att regeringen snarast bör vidta åtgärder för att mildra de negativa effekterna för godstrafiken på järnväg och i slutändan konkurrenskraften för industrin och handeln i Sverige. Redan i den kommande budgetpropositionen för 2025 kan och bör regeringen föreslå en förlängd och stärkt miljökompensation för järnvägen även efter 2025, där år 2022 är ett bra riktmärke för nivån av kompensation.

¹ [Skrivelse angående aviserad ökning av banavgifter för godstrafik på järnväg](#)

Det är dock inte en långsiktig lösning på problemet med banavgifter och NTR välkomnar samtidigt att regeringen planerar att utreda om det svenska regelverket för hur banavgifterna sätts kan ändras, om det innebär att fördelningen av banavgifter justeras så att godstrafik inte missgynnas. Men en utredning tar lång tid och under tiden behövs miljökompensationen. Annars riskerar godstransporter på järnväg att minska oåterkalleligt och, i förlängning, konkurrenskraften för järnvägsberoende företag att försämrats.

NTR välkomnar regeringens ambition att stärka järnvägsunderhållet, eftersom det också stärker konkurrenskraften för industrin och handeln. Det är rimligt att gods- och persontåg betalar banavgifter för sin användning av infrastrukturen men den nya fördelningen av avgiften är orimlig, särskilt som det är persontågen som ställer högre krav på kvaliteten på och tar en ökande andel av kapaciteten på järnvägsinfrastrukturen. Det är i sammanhanget också viktigt att kopplingen mellan banavgifter, underhåll och tillgänglighet synliggörs tydligare. NTR anser därför att Trafikverket bör redovisa årligen hur de ökade banavgifterna leder till en ökad tillförlitlighet och tillgänglighet på järnvägen.

När näringslivet i allt högre grad ställer om sina verksamheter till fossilfrihet, kommer en ökande andel av dess klimatpåverkan från transporten av varor. Ett beslut som fördyrar användningen av ett i stort sett fossilfritt trafikslag har därför även betydelse för näringslivets möjligheter till att leverera de fossilfria produkter som marknaden i allt högre grad efterfrågar och försämrar således dess konkurrenskraft.

Beslutet om höjda banavgifter för godstrafiken påverkar också totalförsvarets förmåga att använda järnvägen till sina transporter, eftersom fungerande godstransporter på järnväg i kris förutsätter nyttjandet av järnvägstransporter i fredstid.

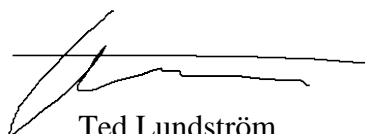
Den generella tendensen är att transportrelaterade skatter och avgifter ökar tillsammans med att nya kostnadsdrivande regleringar införs. Flera politiska beslut och myndighetsbeslut, ändringar av regelverk och förslag både nationellt och på EU-nivå innebär höjda kostnader på godstransporter i kombination med en allt sämre fungerande infrastruktur. Besluten fattas i stuprör och leder till att transportpolitiken drar åt olika håll, vilket förvärrar tillväxt, välfärd, hållbarhet och konkurrenskraft. Det behövs en samlad översyn av hur transportrelaterade skatter och avgifter påverkar näringslivets internationella konkurrenskraft.

NTR ser framemot regeringens återkoppling i frågan och deltar gärna i ett möte för att diskutera möjliga lösningar som kan bidra till stärkt konkurrenskraft för såväl industrin och handeln som järnvägen.

Kontaktperson från oss är Jenni Ranhagen. Tel: 070-291 95 91,
e-post: jenni.ranhagen@transportrad.se

Vänliga hälsningar

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen
Vd

Kopia till
Riksdagens Trafikutskott