



”Höjda banavgifter driver godset ut på vägarna”

Den pågår en fördubbling av banavgifterna som tynger godstågsföretagen och hotar det svenska näringslivets konkurrenskraft. Nästa vecka lägger tågoperatören CargoNet ned sina kombitåg som kört lastbilsgods de långa sträckorna i Sverige. Det är godsmängder motsvarande 50 000 lastbilar årligen som mister tågen som transportalternativ. Förlorarna blir miljön och det transportberoende svenska näringslivet.

Historiskt sett har tågbolagen i Sverige haft låga banavgifter. Det har gynnat Sverige väl och bidragit till en positiv utveckling för järnvägstrafiken. Samtidigt har vi Europas längsta och tyngsta lastbilar som jämfört med de flesta länder har haft låga avgifter, inte minst för att industrin i ett land i Europas periferi skall kunna vara konkurrenskraftig – trots långa avstånd till kunderna nere på kontinenten. Alla transportslag behövs och det är ofta kombinationen båt, tåg och lastbil som gör att vi klarar landets behov av transporter.

Branschens bedömning är att den avgiftsnivå som gällde fram till år 2009 innebar en balans mellan transportslagen. Nu rubbas konkurrensläget och gods drivs ut på vägarna. Under en fyraårsperiod 2010-2013 vill regeringen fördubbla banavgifterna från 500 miljoner kr/år till 1000 miljoner kr/år och höjningarna planeras fortsätta så att avgiftsuttaget enligt Trafikverkets beräkningar och regeringens fastställda nationella plan, blir fyra gånger högre 2021. Branschföreningen Tågoperatörerna har visat att höjningarna är större än det samlade resultatet från de svenska tågoperatörerna.

Tågoperatören CargoNets förluster och nedläggning i Sverige bör kunna bli en väckarklocka för politikerna och Trafikverket. Tågoperatören RailCare slutar köra sina godståg i vinter och anger lönsamhetsproblem som ett skäl och MidCargo säger att förutsättningarna att konkurrera med lastbilen nu helt försvinner för dem. Tågoperatörerna har bejakat en förändring av banavgifterna så att de tåg som får högst prioritet och snabbast restid betalar mer, för att effektivisera användningen av infrastrukturen. Tågoperatörerna har också sagt att vissa delar av marknaden kan tåla höjda avgifter om infrastrukturen byggs ut och leverans kvaliteten förbättras.

Men då bör regeringens och Trafikverkets utgångspunkt vara att först leverera en bättre kvalitet och effektivitet på spåren och därefter ta upp en diskussion med tågoperatörerna och det transportberoende näringslivet om avgiftsuttagen.

Med höjda priser för järnvägsgodset kommer en del transportköpande företag att söka sig bort från järnvägen. Men de svenska företag som är helt beroende av järnvägs-transporter för att få ut sina varor i världen kommer att få ett försämrat konkurrensläge på den globala marknaden. Godstågen bär stål- och pappersindustrins produkter på sina hjulaxlar ut i Europa och såväl Sveriges klimatmål, konkurrenskraft som sysselsättning hotas nu.

Stora lastbilsåkerier har följt politikernas uppmaning och investerat för att köra lastbilstrailers och växelflak med tåg de långa sträckorna, med så kallade kombitåg. Men när CargoNet nu lägger ned i Sverige så är det i praktiken ett helt marknadssegment som slås ut: CargoNet är det helt dominerande företaget som erbjuder kombitåg för lastbilstrailers och containers. Orsaken till det är bland annat sliten infrastruktur och ökade infrastrukturavgifter. Enligt järnvägslagen ska infrastrukturförvaltare ta ut avgifter för att järnvägsföretagen ska få använda infrastrukturen (utgångspunkten för detta är EU-direktivet 2001/14/EG). Särskilda avgifter kan tas ut om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen, men måste enligt EU-direktivet alltid ta hänsyn till vad marknaden kan bära och säkerställa att inget marknadssegment slås ut.

Regeringsföreträdare har uttalat sig positivt om järnvägens framtid och dess betydelse både för tillväxten och klimatmålen. 2006 sade miljöminister Andreas Carlgren att ”det är entydigt så att vi måste föra över mer gods till tåg” (DI 061110). Nuvarande miljöminister Lena Ek har uttalat att hon vill göra Sverige fritt från nettoutsläpp av koldioxid år 2050. När Tågoperatörerna i flera år varnat Näringsdepartementet för effekterna av de kraftiga höjningarna av banavgifterna har beskedet varit att avgiftshöjningar kan omprövas om det visar sig att de leder till att gods förs från tåg till bil. Det vi ser nu är mer alarmerande än att tågbolag tappar godsandelar, det är att hela bolag lägger ned godstågstrafik.

I ett stort och glesbefolkat land som Sverige utgör fungerande järnväg en ryggrad i ekonomin. Men det svenska järnvägsnätet är eftersatt. Infrastrukturen åldras snabbare än vad dagens nivå på underhåll och reinvesteringar klarar att möta. Trafikverket bedömer att det fram till år 2021 behövs, utöver dagens planerade anslag, cirka 38 miljarder för att återställa järnvägen till det som den är avsedd för och för att öka kapaciteten i systemet. 11 miljarder kan Trafikverket klara med egen effektivisering, vilket innebär att 27 miljarder måste finansieras genom ökade anslag. Trafikverket och järnvägen behöver en långsiktig och bred politisk satsning över en lång period.

Dels för att Trafikverket ska få möjlighet att planera för ökade volymer och dels för att godsjärnvägen ska få en möjlighet att klara sin del av transportarbetet som både ett alternativ och komplement till övriga trafikslag.

Vi företräder exportföretag, tågoperatörer, fackföreningar och transportbranschen som helhet och vi känner stark oro. I en tid då svenska järnvägsföretag brottas med en grovt eftersatt infrastruktur är det inte lämpligt att kraftigt höja banavgifterna. Regeringen bör ompröva banavgiftshöjningarna samt söka en bred politisk överenskommelse om att arbeta bort det eftersatta underhållet och skapa ett robust järnvägssystem – sommar som vinter. När detta är säkerställt kommer näringslivet att kunna lita på järnvägen igen, lönsamheten öka för tågoperatörerna och då finns förutsättningar för ökade banavgiftsuttag.

Artikel publiceras i Dagens Industri och bakom artikeln står bland annat:
Branschföreningen Tågoperatörerna
Näringslivets Transportråd
SEKO