



2010-11-26

Trafikverket
Järnvägsnätsbeskrivning 2012/u
781 89 Borlänge
networkstatement@trafikverket.se

Remissyttrande över utökat samråd Järnvägsbeskrivning JNB 2012 (Ert Dnr TRV 2010/32527)

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är Sveriges största handelskammare med ca 2 800 medlemsföretag i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronoberg och södra Hallands län. Handelskammaren har under lång tid arbetat både för bättre infrastruktur och för att underlätta integrationen över Öresund. Handelskammaren vill härmed lämna följande synpunkter på förslaget att införa s k passageavgift för person- och tjänstetåg över Öresundsbron.

Sammanfattning

Handelskammaren konstaterar att det i förslaget helt saknas argument för att belasta persontrafiken över Öresund med ytterligare pålagor. Vilken är avsikten bakom förslaget? Om syftet endast är att öka intäkterna till Trafikverket och/eller staten så framstår detta som ett synnerligen kostsamt sätt att göra det på.

Det aktuella förslaget att införa passageavgift för persontrafik och tjänstetåg är:

- baserat på en felaktig syn på trafiken över Öresund jämfört med inhemsk trafik,
- negativt för integrationen i Öresundsregionen,
- moraliskt och eventuellt juridiskt tveksamt i relation till broavtalet,
- grundat på en felaktig syn på kostnaden för infrastruktur,
- skadligt för kollektivtrafikens framtida utveckling,
- kontraproduktivt för både samhällsekonomi och miljö samt
- en sammantaget sett helt omotiverad beskattning av trafiken.

Handelskammaren föreslår att nuvarande prismodell, där trafiken belastas med samma avgift som på det övriga svenska trafiknätet, behålls. I enlighet med regeringens beslut att höja banavgifterna kommer Öresundstrafiken ändå att öka intäkterna till staten.

Yttrande

Handelskammaren vill påtala att den formella processen kring ärendet har stora brister. Det är anmärkningsvärt att antalet remissinstanser har varit så begränsat och att berörda parter som bl a Handelskammaren och Öresundskomiteen inte har delgivits remissen. Detta i kombination med den extremt korta remisstiden (14 dagar) är också



anledningen till att Handelskammarens yttrande inkommer en dag för sent. Den här typen av förfarande skadar förtroendet för myndigheten.

Den föreslagna förändringen av prissättningen för tågtrafiken över Öresundsbron kommer med hög sannolikhet att ge allvarligt negativa effekter för resandet över Öresund och integrationen mellan Själland och Skåne. Därmed riskeras hela avsikten med Öresundsbron, att skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad över sundet. Enligt målsättningen med Öresundsbron är det naturligt att betrakta förbindelsen som en del av det svenska järnvägsnätet. Den föreslagna prismodellen leder bort från denna ambition och förstärker det felaktiga synsättet att det inomregionala resandet i Öresundsregionen är annorlunda än annat resande inom Sverige.

Det är också högst osäkert om Sverige kan göra ett så här stort avsteg från det svensk-danska broavtalet. Det är moraliskt fel och juridiskt tveksamt. Hänvisningen till den danska prisstrukturen är irrelevant, eftersom det danska finansieringssystemet för järnvägen och operationen av den samma ser annorlunda ut jämfört med i Sverige.

Vidare är det mycket olyckligt att belasta personresor med högre priser, eftersom det är denna trafik som dels har störst betydelse för integrationen, dels saknar möjligheter att t ex fördela kostnadsökningen på en större godsmängd eller dela den med kunden (figur 1).

Personresor	Långväga trafik	Regional trafik
	<ol style="list-style-type: none">1. Liten betydelse för integrationen2. Har alternativa vägar	<ol style="list-style-type: none">1. Bidrar mest till integrationen2. Bär hela kostnaden själv3. Saknar alternativ till bron
Godstransporter	<ol style="list-style-type: none">1. Liten betydelse för integrationen2. Kan fördela kostnaden på fler kunder och/eller större godsmängd3. Har alternativa vägar	<ol style="list-style-type: none">1. Bidrar mycket till integrationen2. Kan fördela kostnaden på fler kunder och/eller större godsmängd

Figur 1 Den regionala persontrafiken har störst betydelse för integrationen och drabbas samtidigt hårdast av prishöjningar.



Passageavgiften skall enligt förslaget baseras på ”grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturobjekt”. Handelskammaren noterar att man härmed vill frånga den vedertagna marginalkostnadsprincipen, en princip som bedöms ge bästa samhällsekonomiska utfall. Det är dessutom ett ytterst tveksamt förhållningssätt av andra orsaker. Investeringskostnaden för Öresundsbron och landanslutningar (samt de specifika driftskostnaderna) bedöms vara betalda inom ca 30 år. Därefter kvarstår endast driftskostnader, vilket återigen motiverar marginalkostnadspris. Nuvarande prissättning, där trafiken belastas med samma avgift som på det övriga svenska trafiknätet, framstår som rimlig. Vidare är den samhällsekonomiska kostnaden för Öresundsbron negativ, det vill säga att bron genererar ett samhällsekonomiskt överskott. Om man kombinerar detta faktum med Trafikverkets grundval för passageavgiften borde avgiften vara noll.

Motiveringen att ökningen av tågtrafiken över Öresund gör det möjligt att ta ut ett högre pris är ett märkligt resonemang. Anledningen till den starka utvecklingen är bl a att priset har uppfattats som acceptabelt för många resenärer. Handelskammaren menar att dagens pris snarare är för högt jämfört med resor inom respektive nation.

Det skall påpekas att den fördubbling av kollektivresandet som har skett i Skåne det senaste decenniet i hög grad har varit driven av tågtrafiken över sundet, som bland annat har visat nya resenärer på tågtrafikens fördelar. Vinsterna tillfaller samhället i form av ökad tillgänglighet och reducerad miljöbelastning. Att belasta kollektivtrafiken med ytterligare pålagor torde vara kontraproduktivt på flera sätt, inte minst genom att den försvårar möjligheterna att nå branschens fördubblingsmål i Skåne.

Avslutningsvis konstaterar Handelskammaren att Trafikverket inte anger några egentliga skäl för att höja priset. Därmed framstår förslaget som en helt omotiverad skatt på en trafik som genererar en mängd positiva effekter.

Handelskammaren föreslår att nuvarande prismodell, där trafiken belastas med samma avgift som på det övriga svenska trafiknätet, behålls.

Med vänlig hälsning
HANDELSKAMMAREN

Henrik Andersson
Analyschef



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Kopia för kännedom:

Riksdagens trafikutskott, ordförande Anders Ygeman, vice ordförande Jan-Evert Rådström samt kanslichef Göran Nyström

Riksdagsledamöter från Skåne

Region Skåne, regionstyrelsens ordförande Pia Kinhult samt regionråd Pontus Lindberg

Näringsdepartementet

Trafikverket, stf generaldirektör Lena Erixon

Öresundskomiteen, direktör Mikael Stamming

Skånetrafiken, trafikdirektör Magnus Hedin