

Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping  
[kontakt@transportstyrelsen.se](mailto:kontakt@transportstyrelsen.se)

Branschföreningen Tågoperatörerna  
Box 555 45  
102 04 Stockholm

Ärende nr TSF 2014-282

## Remissyttrande angående förslag till ändring av Transportstyrelsen avgifter inom järnvägsområdet

### Inledning

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av intresse för tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 42 medlemmar, varav 32 bedriver järnvägstrafik och 10 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl persontrafik som godstrafik på järnväg.

### Yttrande

Branschföreningen Tågoperatörerna har i tidigare remissyttrandan, från den 17 juni 2011 och den 4 oktober 2010, till regeringen och Transportstyrelsen helt avvisat förslaget till avgifter för Transportstyrelsens verksamhet. Järnvägsföretagen har en hård konkurrens från andra transportslag och små marginaler. Varje kostnadsökning måste därför föras ut direkt till resenärer och godstransportköpare.

Man bör i detta sammanhang också komma ihåg att Transportstyrelsens kostnader ska fördelas på ett fåtal företag. Inom järnvägssektorn kommer huvuddelen av kostnaderna att fördelas på de ca 30 järnvägsföretag som bedriver trafik på stornätet samt de största infrastrukturägarna.

Till detta kommer att järnvägen är föremål för en omfattande EU-reglering som ställer stora och kostnadsdrivande krav på järnvägsföretagen. I dessa ingår krav på att alla delsystem för fordon ska vara verifierade av ett auktoriserat organ och godkännas av Transportstyrelsen, motsvarande myndighet i annat europeiskt land eller både och. Även kostnader för utveckling och förvaltning av järnvägens trafikregler (JTF) flyttas från Transportstyrelsen och fördelas på järnvägssektorns verksamhetsutövare från 2016, vilket ytterligare ökar järnvägsföretagens administrativa kostnader.

Vid en jämförelse mellan förslagen för de olika transportslagen visar sig samtliga ändringar för vägtrafiken innebära minskade eller slopade avgifter, medan avgifterna för järnvägsverksamhet i

stort sett samtliga innebär nya eller höjda avgifter, vilket ytterligare minskar järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportslag och i synnerhet gentemot vägtrafiken.

Transportstyrelsens förslag till avgifter medför att ytterligare hinder för järnvägens utveckling läggs till redan tidigare fattade regeringsbeslut om bl.a. fördubbling av banavgifter och tågoperatörernas finansieringsansvar för ERTMS ombordutrustning. Konsekvenserna av detta blir dyrare transporter och att många väljer andra transportslag. Branschföreningen Tågoperatörerna vidhåller vår bestämda uppfattning om att den allra största delen av Transportstyrelsens verksamhet ska ses som myndighetsutövning och därmed vara anslagsfinansierad.

Branschföreningen vidhåller även stånpunkten från de tidigare yttrandena att den timdebitering som Transportstyrelsen avser att tillämpa överstiger nivån för kvalificerade konsulter inom järnvägsområdet och därför är för hög. 2010 avsåg Transportstyrelsen att ta ut 1400 kr/timme. För de avgifter som gått att beräkna timkostnaden för så varierar timtaxan i det nya förslaget mellan 1250 till över 1600 kr/tim. Det är naturligtvis positivt att vissa avgifter verkar ha blivit billigare per timme, men det finns inga skäl till att ta ut så höga timtaxor för en myndighet där kostnader och avgiftsintäkter ska gå jämt upp. Tågoperatörerna anser därför att det finns mycket starka skäl till att Transportstyrelsen bör rationalisera och effektivisera sin verksamhet istället för att höja tågtrafikens kostnader. Dessutom bör det byggas in incitament i avgiftssystemet, dels för att Transportstyrelsen ska öka effektiviteten i sitt arbete och hålla nere kostnaderna och dels för att tågoperatörerna ska göra rätt och därmed minska behovet av tillsyn enligt de föreslagna avgiftsmodellerna.

I de tidigare remissyttrandena pekade Tågoperatörerna även på att det saknas en samlad konsekvensanalys av förslagen. Detta gäller tyvärr fortfarande. Vi är även kritiska till att de konsekvensbeskrivningar som finns i underlaget är av varierande kvalitet och innehåll. De uppgifter som ingår i konsekvensbeskrivningarna varierar mellan de olika avgifterna. Transportstyrelsen bör därför både ta fram en samlad konsekvensanalys och göra mer detaljerade analyser av konsekvenserna av respektive avgiftshöjning.

I Transportstyrelsens förslag för järnvägen är avgifterna kalenderårsbaserade. Tågoperatörer som inträder på marknaden i och med tidtabellskiftet i december kommer då att få betala en årsavgift avseende tillsyn för mindre än en kalendermånads trafik, samt en ansökningsavgift. Detta är inte rättvisa. Detta är långt ifrån den bas i timbaserad prissättning som egentligen föreslås och är ett av flera bevis på de onödigt höga inträdeshinder som finns för att bedriva tågtrafik idag i Sverige.

Branschföreningen Tågoperatörerna är även mycket kritiska till att remisstiden sammanfaller med perioden för sommaresemestern. Det är naturligtvis bekvämt för Transportstyrelsen att få in remissyttrandena precis efter personalens semestrar, men det tyder samtidigt på en mycket stor okänslighet från myndighetens sida.

Sammantaget kan Branschföreningen Tågoperatörerna inte tillstyrka förslaget till nya avgifter utan föreslår därför att förslaget omarbetas med hänsyn till remissinstansernas synpunkter.

Stockholm 2015-08-10

Branschföreningen Tågoperatörerna

Björn Westerberg  
VD

Lars Sandberg  
Utredare