



2015-09-21 14:00 CEST

# Ett litet steg i rätt riktning

Regeringen börjar nu uppfylla sina vallöften att se över banavgiftssystemet som sedan höjningarna startade 2009 har urholkat godsjärnvägens konkurrenskraft främst gentemot vägtransporter. Våra argument mot banavgiftshöjningarna har förutom konkurrenskraften även tagit fasta på statusen på dagens järnväg där det eftersatta underhållet leder till störningar och därmed ökade kostnader för järnvägsföretag och deras kunder. Att i det läget höja banavgifter gick helt emot normala affärsförhållanden, istället gäller förstås att man levererar först och sedan kan man diskutera prishöjningar för en ökad leveransförmåga och högre kvalitet.

I budgetpropositionen som lades idag 21 september finns 75 miljoner kr per år avsatta under åren 2016-2019 för att införa det Green Cargo och

Branschföreningen Tågoperatörerna har valt att kalla miljörabatt. Kompensationssystemet är framtaget av EU och är redan implementerat i Danmark, Nederländerna och Frankrike. Det syftar till att balansera konkurrenskraften mellan transportslagen. I exempelvis Danmark motsvarar miljörabatten för godstågen storleksordningen på banavgifterna, med andra ord skulle man kunna säga att banavgifterna för godståg är noll i Danmark, precis som i Norge. Trafikverket har i tidigare utredningar framhållit att banavgifterna är låga i Sverige jämfört med andra länder, vi har alltid hävdats att det är att jämföra äpplen och päron eftersom Trafikverket inte har beaktat andra kompensationssystem, hur järnvägen är organiserad eller kostnadsläget för vägtransporter i andra länder. EU-direktivet heter SERA direktiv artikel 34 och lydelsen följer nedan.

### **Artikel 34**

System för ersättning av icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader

1. Medlemsstaterna får införa ett tidsbegränsat system för ersättning för användning av järnvägsinfrastruktur för bevisligen icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader i konkurrerande transportslag i den mån dessa kostnader överstiger motsvarande kostnader för järnvägen.

I klartext handlar det om de externa kostnader olika transporter ger upphov till i form av buller, koldioxidutsläpp, olyckor, slitage på infrastruktur mm. För godstransporter på järnväg täcks inte de externa kostnaderna med 3-4 öre per tonkm, för lastbilar varierar motsvarande ej täckta kostnader mellan 12-67 öre per tonkm (Källa: Riksrevisionen RIR 2012:21). Det är den skillnaden som miljörabatten avser att kompensera. Även om detta är ett steg i rätt riktning så motsvarar inte de avsatta medlen i budgetpropositionen på 75 miljoner kr skillnaden i ej täckta externa kostnader, bara för Green Cargos del är banavgifterna mer än 250 miljoner kr/år så det finns mer att göra i detta ämne.

*Pelle Andersson, infrastrukturchef, Green Cargo*

---

*Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Över 95 procent av vårt transportarbete sker med eltåg där klimatpåverkan är mycket nära noll. Varje dygn kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi transporterar 22 miljoner ton gods, har 1 800 anställda och en årsomsättning på 4,1 miljarder SEK (2019).*

## Kontaktpersoner



### **Pressjour**

Presskontakt

010-455 40 02