



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 hävdat 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 erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt

010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt

Chef Kommunikation & Public Affairs

stephan.ray@greencargo.com