

## Motion till riksdagen 2010/11:T281

av **Siv Holma m.fl. (V)**

# Banavgifter

## 1 Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag där banavgifterna bara höjs måttligt samtidigt som kilometerskatt för lastbilar och andra ekonomiska styrmedel införs, så att politiken bidrar till att förändra prisrelationen mellan olika transportalternativ till förmån för dem som ger lägst klimat- och miljöbelastning.

## 2 Bakgrund

Regeringen vill under planperioden 2010–2021 höja banavgifterna till ca 15,6 miljarder kronor, vilket är 8,8 miljarder kronor mer än dagens intäktsnivå under 12 år.

Regeringen föreslog höjda banavgifter i propositionen ”Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt”, 2008/09:35, som lämnades till riksdagen den 25 september 2009. Regeringen bekräftade beslutet om höjda banavgifter med ett regeringsbeslut om fastställande av den nationella planen, vilket redovisades i skrivelsen ”Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021” 2009/10:197, som lämnades till riksdagen den 31 mars 2010.

År 2009 var statens intäkter för banavgifter 515 miljoner kronor. År 2010 höjde regeringen nivån till 565 miljoner kronor 2010 och 2011 anser regeringen att nivå ska vara 715 miljoner kronor. I den senaste budgetpropositionen beräknar regeringen även att banavgifterna 2012 kommer att motsvara 855 miljoner kronor.

Fel! Okänt namn på

### 3 Regeringen försämrar tågets konkurrenskraft

Regeringen motiverar sin höjning av banavgifterna med att de vill använda pengarna till ett ökat underhåll och att alla trafikslag ska bära sina samhällskostnader, dvs. att marginalkostnadsprincipen ska gälla. Vi har hela tiden sagt att höjda banavgifter i dagsläget är orimligt och mycket märkligt.

För det första: Om alla trafikslag samtidigt betalar sina marginalkostnader är det naturligtvis rimligt att även järnvägen gör det. Men regeringen föreslår att detta bara ska gälla för järnvägen, inte vägtrafiken eller flyget. Därmed blir inte förslaget neutralt i förhållande till andra trafikslag. Så länge flygtrafik och vägtrafik inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader är det inte rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader. Det kommer bara att leda till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken och därmed mindre antal järnvägstransporter för gods och personer. Det är inte en politik som leder till fler hållbara transporter.

För det andra: Om man i dagsläget vill höja underhållet till järnvägen är det mer hederligt att helt enkelt öka anslaget till drift och underhåll, vilket Vänsterpartiet och De rödgröna har föreslagit. Banverket menar att om man vill minska tåg förseningarna med 50 % och öka gods kapaciteten med 50 %, måste 7,6 miljarder kronor per år läggas på banunderhåll. Den borgerliga regeringen har bara avsatt 5,3 miljarder kronor per år under planperioden 2010–2021. Det är alltså en alldeles för låg nivå. I den senaste budgetpropositionen sänker regeringen banunderhållet med 417 miljoner kronor ned till den mycket låga nivån 5,16 miljarder kronor. För 2012 har regeringen avsatt 2,19 miljarder kronor.

### 4 Höjda banavgifter fel väg

En central princip i den rödgröna transportpolitiken är att det ska vara billigare att transportera personer och gods med liten klimatpåverkan än med stor. De rödgröna anser att transportpolitiken bör bidra till att förändra prisrelationen mellan olika transportalternativ till förmån för dem som ger lägst klimat- och miljöbelastning. Detta är en av anledningarna till att vi vill införa en kilometerskatt för lastbilar.

Kilometerskatten förändrar prisrelationen till förmån för transportkombinationer där järnväg ingår. Kilometerskatten och andra ekonomiska styrmedel tillsammans med de kraftfulla investeringar i ökad bankapacitet och förbättrat underhåll på järnväg som vi föreslår innebär att vi kan acceptera en måttfull höjning av banavgifterna under planperioden.

Men det är inte rimligt att bara höja banavgifterna utan att även se till helheten inom transportpolitiken. Regeringen förändrar inte de ekonomiska styrmedlen för flygtrafik och vägtrafik genom att t.ex. införa kilometerskatt för lastbilar eller höja koldioxidskatten. Så när regeringen höjer banavgifter

**Fel! Okänt namn på**

påför man ökade kostnader för järnvägstrafik, samtidigt som fossila transportslag som bil och flyg har en kvarstående kostnadsbild. Vidare är regeringens höjningar av banavgifterna långt ifrån måttliga. Det rimliga hade varit att regeringen inte höjt banavgifterna innan nya ekonomiska styrmedel inom andra trafikslag hade varit på plats.

Mot bakgrund av vad som ovan framförts anser vi att regeringen till riksdagen ska återkomma med förslag där banavgifterna bara höjs måttligt samtidigt som kilometerskatt för lastbilar och andra ekonomiska styrmedel införs så att politiken bidrar till att förändra prisrelationen mellan olika transportalternativ till förmån för dem som ger lägst klimat- och miljöbelastning. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 22 oktober 2010

*Siv Holma (V)*

*Torbjörn Björlund (V)*

*Hans Linde (V)*

*Jonas Sjöstedt (V)*

*Jens Holm (V)*

*Kent Persson (V)*