

Motion till riksdagen 2011/12:T211

av Jonas Sjöstedt m.fl. (V)

Arlandabanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen omedelbart bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att Arlandaresenärerna erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan.

Utnyttja Arlandabanans kapacitet

Resorna till och från Arlanda flygplats domineras av bilar och bussar. Samtidigt är järnvägen, Arlandabanan, kraftigt underutnyttjad. Orsaken till det står att finna i att driften av järnvägen har överlåtits till ett privat bolag som tar ut mycket höga priser samtidigt som bolaget försvarar för andra aktörer att konkurrera på järnvägen.

Enligt en studie av Rickard Wall publicerad i tidskriften Ekonomisk Debatt skulle det vara samhällsekonomiskt lönsamt att lägga ner flygbussarna till Arlanda och istället sänka priset på Arlanda Express så att folk har råd att ta tåget. Idag kostar tåget mer än dubbelt så mycket som bussen, och vilken privatperson vill betala mer än hundra kronor extra för att åka till eller från flygplatsen? Även många bilister och taxiresenärer till Arlanda skulle byta till tåget om priset sänktes.

Samtidigt är Arlanda flygplats nu nära att slå i det enligt miljötillståndet tillåtna taket för utsläpp av växthusgaser, vilket kan leda till att flygtrafiken på Arlanda måste inskränkas. Orsaken är för höga utsläpp av koldioxid. Minst hälften av flygplatsens utsläpp kommer från vägtrafiken till och från flygplatsen. Inskränkt flygtrafik kan få allvarliga konsekvenser ekonomiskt och för

Fel! Okänt namn på

människors möjlighet att resa. Lösningen på problemet är att fler tar tåget till Arlanda eftersom biltransporterna dit är en avgörande utsläppskälla.

Företaget A-train som äger banan har företagsekonomisk vinst som mål, inte samhällsekonomisk vinst eller miljöansvar. De tjänar säkert mer på att behålla de höga biljettpriserna. Om priserna halverades och dubbelt så många tog tåget skulle de inte vinna någonting på det. Tvärtom skulle fler turer behöva köras, mer personal anställas och nya tåg behöva köpas in för den nya tätare trafiken. Dessutom har det varit så dyrt att stanna på Arlanda för andra tåg, som kan konkurrera med Arlanda Express, att stationen för fjärr- och pendeltåg inte har varit använd alls så mycket som den borde. Även det är nog företagsekonomiskt lönsamt för A-train. Om SL:s pendeltåg, Uppsala-pendeln och fler fjärrtåg leddes förbi Arlanda skulle tågkapaciteten öka och A-train utsättas för priskonkurrens.

Staten har rätt att köpa Arlandabanan av de privata ägarna genom en fastlagd option. Priset för att använda optionen är en affärshemlighet och optionen kan bara utlösas av regeringen. Optionen får användas ”om trafiken enligt regeringens uppfattning inte har utvecklats enligt regeringens förväntan vad gäller integration av den lokala, regionala och interregionala tågtrafiken”. Argumenten för att använda optionsrätten är med andra ord mycket goda.

Arlandabanan borde liksom andra banor kunna ägas och skötas av Trafikverket. Den skulle kunna användas just till att kraftigt öka trafiken med Arlanda Express genom rejält sänkta priser liksom att leda om pendeltåg och fjärrtåg från norr och söder in till Arlandas station. Järnvägen som kostat så mycket att bygga skulle då äntligen användas till sin fulla kapacitet. Genom detta skulle följande uppnås:

- ? resenärerna och de som arbetar på Arlanda skulle få enkla, snabba, turtäta och bekväma transporter till ett betydligt lägre pris
- ? utsläppen av koldioxid vid flygplatsen skulle minska, miljön skulle bli bättre och flygplatsen skulle inte behöva begränsa flygtrafiken av miljöskäl
- ? vi skulle få mindre trafik och färre olyckor på vägen till/från Arlanda
- ? den stora investering i järnväg som har gjorts skulle användas mycket mer effektivt
- ? det skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Samhällsekonomi och företagsekonomi är inte samma sak. Just därför bör järnvägen vara statligt ägd och drivas med samhällsekonomisk nytta och miljöskäl som huvudprinciper. Det är ändå därför vi har järnväg, inte för att det australiensiska investmentbolag som äger A-train ska göra maximal vinst. Dessutom betalar staten idag räntor på lånen för banan, sammantaget 260 miljoner kronor fram till idag. Investmentbolaget som driver banan ägnar sig i sin tur åt avancerad skatteplanering och är i tvist med skattemyndigheten. Så här beskriver Svenska Dagbladet bolagets affärer (den 21 juni 2011):

Sedan Macquaire köpte banan 2004 för 400 miljoner, har bolaget tjänat drygt 90 miljoner kronor. Under samma period har man betalat över 140 miljoner kronor till ägarna i utdelning. Att företaget delat ut mer pengar än det tjänat kan låta motsägelsefullt, men blev möjligt efter en tvist med Skatteverket. Bolaget lyckades frigöra ”skattemässiga underskott” på

Fel! Okänt namn på

nästan en halv miljard kronor. Som konsekvens har Arlanda Express inte betalat en enda krona i skatt sedan 2004. I stället har bolaget, netto, fått 76 miljoner kronor tillbaka.

Arlanda Express är ytterligare ett exempel på hur riskkapitalbolag utnyttjar kryphål i skattesystemet. När Macquaire köpte Arlanda Express fick den svenska verksamheten ett lån från moderbolaget på 450 miljoner kronor. Räntan avtalades till 13 procent.

Det är enligt Skatteverkets beräkningar 6 procentenheter över marknadsräntan. Det kan låta märkligt, men är vanligt bland utlandsflaggade riskkapitalbolag. För genom den högre räntan stiger det svenska dotterbolagets finansiella kostnader. Därför krymper också det svenska bolagets vinst, och därmed också skatten. Moderbolaget, i Luxemburg, kan i stället slussa pengarna vidare till de slutgiltiga ägarna i form av en beskattningsfri utdelning.

Regeringen har hittills varit ointresserad av att förhandla om avtalet med A-train eller använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan. Detta blir allt mer ohållbart. Vi vill därför att regeringen omedelbart tar initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi vill också att regeringen offentliggör vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 12 september 2011

Jonas Sjöstedt (V)

Torbjörn Björlund (V)

Siv Holma (V)

Kent Persson (V)

Jens Holm (V)

Hans Linde (V)