

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

LI2023/03919

Bakgrund

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Trafikverkets inriktningsplanering utgör det första steget mot en ny nationell plan och länsplaner, och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition. Vägledande för inriktningsunderlaget är ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen och de transportpolitiska principerna. Inriktningsunderlaget bygger på regeringens och EU:s mål, inriktningar och beslutade strategier och bedömningar av den långsiktiga utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer, till exempel ekonomi, demografi och teknisk utveckling. I inriktningsunderlaget redovisas Trafikverkets slutsatser.

Utgångspunkter

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna. Yttrandet avgränsas till sådana aspekter som följer av Konkurrensverkets ansvarsområden. Yttrandet följer den struktur och de rubriker som används i betänkandet.

3.1 Prissättning av transporter – farleds- och lotsavgifter

I rapporten konstateras att priserna på transporter bör, om transportsystemet ska användas effektivt, så nära som möjligt återspegla transporternas interna och externa marginalkostnader. Om avgifter av olika skäl även ska täcka fasta kostnader bör de utformas så att undanträngningseffekter minimeras, och därför vara lägre för kostnads känsliga transportsegment.

Mot den bakgrunden konstateras att lotsavgifterna bör korrigeras för att bättre återspegla tjänstens verkliga marginalkostnad. Konkurrensverket instämmer i



denna bedömning. Sjöfartsverkets avgiftssättning utgår från principen att alla fartyg ska behandlas lika. Samtidigt är kostnaden som olika fartyg orsakar för tjänsten väsentligt olika, beroende på till exempel framförhållning, ändringsbehov eller inställetid. Dessa skillnader skulle på ett bättre sätt kunna återspeglas i prissättningen och höja effektivitetsgraden i systemet.

I rapporten påpekas vidare att det skulle kunna finnas fog att se över farledsavgifterna för sjöfart på inrikes vattenvägar. Gods som transporteras på inrikes vattenvägar betalar en farledsavgift som bidrar till att täcka sjöfartsinfrastrukturens fasta kostnader. Någon motsvarande användaravgift för väg- eller järnvägstrafik finns inte; de skatter och avgifter dessa trafikslag betalar avspeglar enligt promemorian enbart en del av denna trafiks externa effekter. Eftersom åtminstone en del av trafiken på inrikes vattenvägar har en konkurrensytta mot väg och järnväg medför detta en oönskad undanträngningseffekt från sjöfart. Slutsatsen i rapporten är att det därför i princip vore lämpligt att ha låga farledsavgifter på inrikes vattenvägar.

Konkurrensverket instämmer även i denna bedömning, det vill säga att den rådande situationen kan vara snedvridande för konkurrensen mellan dessa transportslag. Verket anser att det därför kan vara motiverat att se över avgiftssystemet. I den grad väg- och järnvägstransport orsakar marginalkostnader för systemet som i dag inte täcks av användaravgifter bör dock, bredvid en översyn av farledsavgifterna, även ett införande av vägavgifter för landburna transportslag övervägas. Annars finns risk för att det skapas en onödig målkonflikt mellan effektivt utnyttjande av infrastrukturen å ena sidan och konkurrensneutralitet å andra sidan.

3.3 Klimatpåverkan – En snabb elektrifiering av transportsystemet

I rapporten diskuteras huruvida Trafikverket skulle kunna stödja utbyggnaden av laddinfrastruktur genom att upplåta rastplatser där marknaden kan erbjuda laddning. Enligt rapporten är det av konkurrensskäl sannolikt inte aktuellt att Trafikverket själv skulle erbjuda laddning. Istället konstateras att staten skulle kunna bidra med investeringsstöd eller koncession genom auktionsförfarande.

Konkurrensverkets uppfattning är att markfrågan är central för möjligheten att etablera publik laddinfrastruktur. Staten, regioner och kommuner kan främja utbyggnaden genom att tillgängliggöra lämplig mark för ändamålet. Viktiga aspekter som bör beaktas är avtalslängd, prissättning och hur marken tilldelas. Trafikverket behöver här beakta upphandlingsreglerna och säkerställa att marken tilldelas på ett sätt som likabehandlar aktörer och främjar konkurrensen. Det torde vara snabb- och ultrasnabb laddning som är aktuell att etablera på Trafikverkets rastplatser. Inom dessa segment finns det ett flertal aktiva marknadsaktörer, såväl privata som statliga och kommunala. Konkurrensverkets bedömning är att det inte förefaller finnas ett marknadsmisslyckande som skulle kunna motivera att Trafikverket träder in på marknaden och i egen regi erbjuder laddningstjänster.

Ett sådant agerande riskerar att tränga undan privata aktörer och snedvrیدا konkurrensen.

Som Konkurrensverket uppfattar marknadsaktörer så är tillgängliggörandet av mark i många fall viktigare än att dela ut investeringsstöd.

Konkurrensverkets anser därför att det mest ändamålsenliga sättet för Trafikverket att främja utbyggnaden är att tillgängliggöra lämplig mark för ändamålet till skäliga villkor.

Detta yttrande har beslutats av enhetschefen Nikos Tsakiridis. Föredragande har varit ekonområdet Mark Bernard.

Beslutsfattandet har dokumenterats digitalt och yttrandet saknar därför namnunderskrift.

Nikos Tsakiridis