

Incitament till kostnadssänkande åtgärder i järnvägens infrastruktur till bibehållen eller höjd kvalitet och säkerhet

Europaparlamentet och Europeiska unionens råd har antagit Europaparlamentens och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet). Enligt artikel 30.2 i direktivet ska medlemsstaterna säkerställa att avtalsöverenskommelser ingås mellan den behöriga myndigheten – vilken för Sveriges del är regeringen – och berörda infrastrukturförvaltare för en period på minst fem år. Dessa överenskommelser ska utformas så att infrastrukturförvaltarna ges incitament att sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifterna. Incitamenten ska ges med vederbörlig hänsyn till säkerhet samt upprätthållande och förbättring av kvaliteten på aktuella infrastrukturtjänster.

Trafikverket är infrastrukturförvaltare för merparten av det svenska järnvägsnätet. Eftersom Trafikverket är en statlig förvaltningsmyndighet kan en civilrättsligt bindande avtalsöverenskommelse inte upprättas. Det beror på att regeringen och Trafikverket båda ingår i den juridiska personen staten. Emellertid tillåter direktivet enligt artikel 30.3 att aktuella incitament även kan ges genom regleringsåtgärder. När det gäller Trafikverket faller det sig därmed naturligt att incitamenten ges genom regleringsåtgärder och inte genom avtalsöverenskommelser.

Den viktigaste regleringsåtgärden bör enligt regeringens bedömning vara den nationella planen för transportinfrastruktur. Även andra styrdokument är dock av betydelse, framför allt regeringens årliga beslut om regleringsbrev till Trafikverket, men även förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Av följande tabell framgår hur aktuella delar i direktivets krav är genomfört genom olika regleringsåtgärder.

Tabell 1: Regleringsåtgärder i syfte att ge Trafikverket incitament att förbättra kvaliteten på sina infrastrukturtjänster och sänka kostnader och nivån på tillträdesavgifter

| Krav i direktivet | Regleringsåtgärd |
|---|---|
| Tillämpningsområde | Byggande, drift och underhåll av järnväg som staten ansvarar för. Det är i första hand och där så är relevant, minimipaketet av tillträdestjänster enligt direktivets bilaga II punkt 1 som omfattas av de aktuella regleringsåtgärderna. |
| Struktur för betalningar och anslagna medel | <p>Årlig tilldelning av anslagsmedel i regleringsbrev enligt vad som indikeras i bilagorna 2, 3 och 4. Tilldelningen har i huvudsak följande uppdelning:</p> <p>Under anslaget 1:1 <i>Utveckling av statens transportinfrastruktur</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Medel till byggande av järnväg som regeringen namnger (se bilaga 2). • Medel till byggande av järnväg som Trafikverket självt beslutar om. • Medel till byggande av järnväg som beslutas på regional nivå. <p>Under anslaget 1:2 <i>Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Medel till drift, underhåll och trafikledning av järnväg. <p>Årliga godkännanden för lånefinansiering ges i regleringsbrev enligt vad som indikeras i bilagorna 2 (byggande av ny järnväg) och 2 (investeringar i el- och teleanläggningar).</p> |
| Prestandamål | Enligt regeringsbeslut den 9 februari 2012 ska Trafikverket implementera ett styrramverk för drift och underhåll. Tillämpningen av styrramverket preciseras i planen där prestandamål i |

| | |
|--|---|
| | <p>form av så kallade leveranskvaliteter anges. De sex leveranskvaliteterna är punktlighet, kapacitet, robusthet, användbarhet, säkerhet, miljö och hälsa. Till varje leveranskvalitet knyts indikatorer.</p> |
| <p>Eftersläpningar i fråga om underhåll och utfasning av tillgångar som utlöser olika finansiella flöden</p> | <p>Styrramverket för drift och underhåll innefattar krav på tillståndsbeskrivning för bantyper, anläggningstyper och anläggningsindivider.</p> |
| <p>Incitament</p> | <p>Anslagna medel till Trafikverket räknas om med nettoprisindex som visar de genomsnittliga prisförändringarna för den inhemska privata konsumtionen enligt den s.k. ramanslagsmodellen. Genom pris- och löneomräkning kompenseras myndigheten för omvärldens prisförändringar samtidigt som de åläggs ett effektivitets- och produktivitetskrav. Det typindex Trafikverket använder bygger på Statistiska centralbyråns Entreprenadindex och återspeglar den generella prisutvecklingen i den del av entreprenadbranschen som avser väg- och järnvägsbyggande. Kostnadsökningarna för väg- och järnvägsbyggande har under lång tid varit markant högre än de generella prisökningarna. I praktiken innebär denna ordning ett betydande kostnadstryck på Trafikverkets verksamhet.</p> |
| <p>Minimiskyldigheter i fråga om rapportering</p> | <p>Trafikverket ska enligt regeringsbeslut från och med verksamhetsåret 2013 rapportera enligt den struktur som styrramverket utgör. Trafikverket ska enligt sin instruktion årligen till regeringen redovisa produktiviteten för drift-, underhålls- och byggåtgärder inom det egna ansvarsområdet samt årligen följa upp och till regeringen redovisa genomförda åtgärder i den nationella planen för transportinfrastruktur samt i länsplaner för</p> |

| | |
|--|--|
| | regional transportinfrastruktur i de delar verket ansvarar för genomförandet. |
| Löptid | Planen gäller t.o.m. 2025 om den inte revideras innan dess. |
| Hantering av driftsstörningar och förtida upphävande | I enlighet med förordningen (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap ska Trafikverket genom sin verksamhet minska sårbarheten i samhället och utveckla en god förmåga att hantera sina uppgifter under framtida krissituationer och höjd beredskap. Regeringen kan ta initiativ till och besluta om en ny plan som då ersätter denna plan. |