

RAPPORT

# Avgiftsuttag i balans

Slutrapport - Prissättningsprinciper



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Avgiftsuttag i balans, Slutrapport - Prissättningsprinciper

Författare: Mikael Alriksson, Ee

Dokumentdatum: 2024-03-19

Ärendenummer: TRV 2023/71101

Foto: Gunnar Stenberg, Mostphotos

Publikationsnummer: 2024:082

ISBN: 978-91-8045-304-2

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Bakgrund</b> .....	<b>7</b>
Om uppdraget och tidigare delredovisning .....	7
Gällande regelverk .....	8
Prissättning och kalkylering för avgiftsbelagd verksamhet .....	8
Marknadsmässig prissättning .....	9
<b>Uppdragsverksamhet</b> .....	<b>11</b>
Utföra uppdrag inom väg- och järnvägsinfrastrukturområdena .....	11
Tillhandahålla el i anslutning till järnvägsinfrastrukturområdet .....	12
Tillhandahålla drift av it-system samt bedriva andra elektroniska kommunikationstjänster .....	12
Upphandla och tillhandahålla material för väg- och järnvägsinfrastruktur.....	14
Tillhandahålla färjeverksamhet .....	15
Tillhandahålla utbildningsverksamhet .....	16
Utföra fotografering inför utfärdande av körkort utan krav på förarprov och vid förnyelse av körkort.....	16
Hyra ut fordon vid körprov .....	17
Hyra ut reservbroar.....	17
Förvalta och hyra järnvägsfordon till i första hand järnvägsföretag som staten ingår trafikeringsavtal med, i andra hand andra järnvägsföretag .....	19
Fastighetsförvaltning .....	20
Övriga uppdrag.....	21
<b>Offentligrättslig verksamhet</b> .....	<b>22</b>
Förarprov.....	22
Banavgifter .....	22
Minimipaket av tillträdestjänster.....	22
Grundläggande bantillträdestjänster .....	23
Avgifter för ansökan om sjöfartsstöd.....	24
Ansökningsavgifter för transportdispenser .....	25
Övriga avgifter .....	25
<b>Fortsatt arbete</b> .....	<b>26</b>

<b>Hantering av ackumulerade överskott i uppdragsverksamheten .....</b>	<b>27</b>
<b>Förslag till förtydliganden i instruktion för Trafikverket .....</b>	<b>28</b>
<b>Förslag till förtydligande i budgetunderlag, regleringsbrev och årsredovisning.....</b>	<b>29</b>

# Sammanfattning

Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2022 i uppdrag att redovisa en plan, och vid behov förslag, för hantering av över- och underuttag av avgifter i myndighetens avgiftsbelagda verksamhet. Redovisningen ska också innehålla en beskrivning av de prissättningsprinciper som tillämpas. Uppdraget delredovisades i oktober 2023, och då med fokus på hantering av över- och underskott i verksamheten, och ska slutredovisas senast 31 mars 2024 där fokus är på vilka prissättningsprinciper som tillämpas.

I delredovisningen föreslogs att villkoren för uppdragsverksamheten i regleringsbrevet ges en delvis annan lydelse samt att uppställningen av de tabeller som visar uppdragsverksamheten anpassas så att det framgår vilka verksamheter som är marknadsmässigt prissatta, i enlighet med 20 § Trafikverkets instruktion, och för vilka verksamheter som huvudregeln om full kostnadstäckning tillämpas. Innebörden av förslaget är att Trafikverket årligen i budgetunderlaget ska lämna ett förslag till hantering av det ackumulerade överskottet för respektive marknadsmässigt prissatt verksamhet i de fall där det ackumulerade överskottet överstiger 10% av den årliga omsättningen för aktuell verksamhet.

Denna slutredovisning innehåller en genomgång av de prissättningsprinciper som tillämpas för respektive avgiftsbelagd verksamhet. För den uppdragsverksamhet som bedrivs i enlighet med 6 § instruktionen görs också en klassificering av om marknadsmässig prissättning tillämpas eller om huvudprincipen om full kostnadstäckning tillämpas. För de verksamheter där det är aktuellt finns i slutrapporten också ett förslag till hantering av det ackumulerade överskottet där Trafikverket i några fall föreslår att det ackumulerade överskottet i första hand får användas till att finansiera kostnader inom utpekade anslag. Motsvarande förslag ingick också i Trafikverkets budgetunderlag för 2025–2027 men då med en något annorlunda formulering. När det gäller det ackumulerade överskottet i materialförsörjningen ser Trafikverket det som helt nödvändigt att medlen får användas för att finansiera utveckling och vidmakthållande av järnvägsanläggningen eftersom överskottet till fullo uppstått som en direkt konsekvens av sättet att lagerhålla material inom denna verksamhet och där värdet på lagret har skrivits upp till följd av stigande världsmarknadspriser. Eftersom försäljningen från lagret nästan uteslutande sker till de entreprenörer som utför investerings- och underhållsåtgärder på Trafikverkets järnvägsanläggning kommer det därför att generera ökade materialanskaffningskostnader i verksamheten kommande år. Materialet kommer då att levereras in i verksamheten till en betydligt högre kostnad än vad Trafikverket ursprungligen anskaffade

det för i samband med att det lagerfördes och där mellanskillnaden, något förenklat, redovisats som överskott i Trafikverkets uppdragsverksamhet.

Slutredovisningen innehåller också förslag till förtydliganden i Trafikverkets instruktion och regleringsbrev och en kort genomgång av de områden där det krävs ett fortsatt arbete.

# Bakgrund

## Om uppdraget och tidigare delredovisning

Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2022, genom ändringsbeslut 2022-12-15, i uppdrag att, efter att ha inhämtat synpunkter från Ekonomistyrningsverket (ESV), redovisa en plan, och vid behov förslag, för hantering av över- och underuttag av avgifter i myndighetens redovisade offentligrättsliga avgiftsbelagda verksamhet och i uppdragsverksamheten. Redovisningen ska innehålla en beskrivning av prissättningsmekanismer för avgiftsuttag inom den avgiftsbelagda verksamheten som Trafikverket bedriver. Vidare ingår det i uppdraget att lämna en redovisning av om det utifrån en sammantagen bedömning finns skäl att i några fall ändra tillämpningen av undantag från principen om full kostnadstäckning. Trafikverket får även lämna förslag på möjligheter för Trafikverket att subventionera avgifterna. Sådana förslag ska innefatta författningsförslag och en konsekvensanalys. Uppdraget ska delredovisas till Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 5 oktober 2023. Av delredovisningen ska det på en övergripande nivå framgå förslag till ny struktur för den avgiftsfinansierade verksamheten. Senast den 31 mars 2024 ska uppdraget slutredovisas till Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Trafikverket har i delredovisning daterad 2023-09-29 lämnat förslag att villkoret för uppdragsverksamhet under 6.4 i regleringsbrev för 2024 (och efterföljande år) avseende Trafikverket ändras samt att uppställningen av de tabeller som visar den avgiftsbelagda uppdragsverksamheten i budgetunderlag och regleringsbrev samt i efterföljande åiterrapportering i årsredovisningen delas upp i underrubrikerna uppdragsverksamhet, marknadsmässigt prissatt och uppdragsverksamhet, full kostnadstäckning.

Innebörden av förslaget i delredovisningen är att det allmänna regelverket för hantering av över- eller underskott i avgiftsbelagd verksamhet ska tillämpas även om avgifterna är beräknade på marknadsmässiga grunder men att sådana avgifter då ska hanteras var för sig och inte ingå i den sammanlagda beräkningen av den uppdragsverksamhet som Trafikverket bedriver. Syftet med det är att säkerställa att det sker en löpande prövning om överskott som uppstår i sådan verksamhet ska inlevereras mot inkomsttitel eller inte och då oaktat omfattningen av annan avgiftsbelagd verksamhet. Förslaget innebär också att det kommer att vara tydligt vilka avgifter som är beräknade på marknadsmässiga grunder och vilka avgifter som är beräknade för att uppnå full kostnadstäckning.

Denna PM behandlar den del i uppdraget som handlar om att beskriva de prissättningsmekanismer som tillämpas i de avgiftsbelagda verksamheterna.

## **Gällande regelverk**

Med stöd av 6 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket bedriver myndigheten uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet inom ett antal utpekade områden. Enligt 20 § samma förordning får Trafikverket ta ut avgifter för verksamhet och besluta om grunderna för avgifterna och avgifternas storlek. Om det är nödvändigt för att undvika att konkurrensen på marknaden snedvrids ska avgifternas storlek beräknas på marknadsmässiga grunder. 20 § ger också Trafikverket rätt att disponera inkomsterna från avgifterna vilket innebär att den aktuella verksamheten får finansieras av inkomsterna och inte som annars vore fallet, finansieras av anslag samtidigt som inkomsterna skulle inlevereras mot inkomstitel och därmed tillfalla statskassan.

Enligt 5 § avgiftsförordning (1992:191) och ESV:s tillhörande föreskrifter och allmänna råd ska en myndighet för att uppnå full kostnadstäckning i respektive avgiftsbelagd verksamhet beräkna avgiftsnivån så att den långsiktiga självkostnaden täcks. Detta innebär att avgifterna ska beräknas så att intäkterna på ett eller några års sikt täcker samtliga med verksamheten direkt eller indirekt förenade kostnader. Avgifter och avgifters storlek kan också vara reglerade i särskild förordning eller av ett särskilt beslut av regeringen och då gäller det framför bestämmelserna i avgiftsförordningen.

## **Prissättning och kalkylering för avgiftsbelagd verksamhet**

En avgift kan utformas både i form av fast pris, fast styckpris eller på löpande räkning. Utgångspunkten för att beräkna avgifter är den långsiktiga självkostnaden. Om det ekonomiska målet för verksamheten är full kostnadstäckning ska avgiften beräknas så att hela självkostnaden täcks, sett på några års sikt. En självkostnadskalkyl behöver därför upprättas som fångar upp alla kostnader som direkt eller indirekt kan föras till varan eller tjänsten.

Direkta kostnader är kostnader som direkt kan hänföras till en viss prestation eller en kostnadsbärare. Indirekta kostnader är kostnader som är gemensamma för flera produkter eller tjänster, exempelvis kostnaden för verksamheten och för administrativa funktioner. Dessa kostnader fördelas sedan med hjälp av lämplig fördelningsnyckel som kan variera



utifrån typ av verksamhet. Vad som betraktas som direkt respektive indirekt kostnad kan också variera mellan olika verksamheter.

För att säkerställa och verifiera att avgifterna över tid genererar full kostnadstäckning krävs en löpande uppföljning av den avgiftsbelagda verksamhetens intäkter och kostnader som ett viktigt instrument för att bedöma om avgifterna har rätt nivå.

## **Marknadsmässig prissättning**

En förutsättning för att undantaget från huvudregeln om full kostnadstäckning i 20 § Trafikverkets instruktion ska vara tillämplig är att Trafikverket genom sin prissättning riskerar att snedvrider konkurrensen på marknaden. Här anger ESV att de bedömer att Trafikverket bör vara restriktiva med att använda undantaget då deras uppfattning är att full kostnadstäckning i normalfallet är tillräckligt. Undantaget ska enbart användas om det är nödvändigt för att undvika att konkurrensen på marknaden snedvrider, annars är utgångspunkten full kostnadstäckning. Vidare anger ESV att en tillämpning av marknadspris förutsätter att konkurrenssituationen på marknaden inom varje enskilt område/situation löpande analyseras som grund för prissättningen, dvs. inte att ett vinstpåslag regelmässigt tas ut. Att kunna särskilja verksamhet som tillämpar marknadspris från den med full kostnadstäckning är då en förutsättning. Det eftersom de olika situationerna innebär två olika ekonomiska mål. Även i de fall marknadsmässig prissättning tillämpas måste det dock finnas en självkostandskalkyl i grunden för att kunna följa den ekonomiska effekten av att tjänsten tillhandahålls.

För flera av de marknadssegment Trafikverket verkar inom kan sägas att Trafikverket är den dominerande aktören men att det i begränsad omfattning också finns andra aktörer som kan tillhandahålla motsvarande tjänster. Ibland ligger begränsningen i att de andra aktörerna bara har kapacitet att tillgodose en mindre del av den efterfrågan som finns och ibland kan det vara så att de existerar på en geografiskt avgränsad del av marknaden. I en del fall kan det också vara så att de externa aktörerna bedöms sakna en tydlig vilja eller incitament att faktiskt utöka sina marknadsandelar annat än i begränsad omfattning. Vid avstämning med Konkurrensverket (KKV) om vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att en marknad ska anses existera anger de att det är förhållandevis låga trösklar som behöver vara uppnådda och att man alltid bör tillämpa en "försiktighetsprincip" i den bedömningen.

Sammantaget så ger avstämningarna med ESV och KKV inte ett entydigt svar på vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att undantaget i 20 § i instruktionen ska vara tillämpligt utan här måste Trafikverket göra en egen bedömning för respektive avgiftsfinansierad verksamhetsdel om

huvudprincipen om full kostnadstäckning eller undantaget om marknadsmässig prissättning ska tillämpas.

# Uppdragsverksamhet

Av 6 § instruktion för Trafikverket framgår att:

Trafikverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår att

1. utföra uppdrag inom väg- och järnvägsinfrastrukturområdena, tillhandahålla el i anslutning till järnvägsinfrastrukturorådet, tillhandahålla drift av it- system samt bedriva andra elektroniska kommunikationstjänster,
2. upphandla och tillhandahålla materiel för väg- och järnvägsinfrastruktur,
3. tillhandahålla färjeverksamhet,
4. tillhandahålla utbildningsverksamhet,
5. utföra fotografering inför utfärdande av körkort utan krav på förarprov och vid förnyelse av körkort,
6. hyra ut fordon vid körprov,
7. hyra ut reservbroar, och
8. förvalta och hyra ut järnvägsfordon till i första hand järnvägsföretag som staten ingår trafikeringsavtal med, i andra hand andra järnvägsföretag. Förordning (2023:46).

Nedan följer en beskrivning av vad respektive verksamhet innebär, hur marknaden ser ut, om full kostnadstäckning eller marknadsprissättning tillämpas samt förslag till hantering av ackumulerade överskott.

## Utföra uppdrag inom väg- och järnvägsinfrastrukturområdena

Inom detta område ryms en rad olika situationer där Trafikverket utför åtgärder på eller i anslutning till infrastruktur som inte avser det statliga väg- eller järnvägssystemet. Den vanligaste situationen är när vi i anslutning till eller integrerat med något av våra egna investeringsprojekt också genomför åtgärder på annans anläggning och det kan tex vara att göra åtgärder på kommunala ledningar eller åtgärder på en kommunal väg som ansluter till en statlig väg och där genomförandet sker inom ramen för samma projekt. En annan situation kan vara åtgärder på en kommunal väg eller cykelväg som korsar järnvägen och där det av säkerhetsskäl bara är Trafikverket som kan svara för själva åtgärden.

## Prissättning

För denna typ av uppdrag beräknas alltid avgiften så att den ger full kostnadstäckning och då antingen som den faktiska självkostnaden om den går att urskilja eller som en beräknad andel av den totala kostnaden

för de fall där det rör sig om en integrerad och ej urskiljbar del av Trafikverkets projekt.

### **Ekonomiskt resultat**

Några balanserade över- eller underskott uppstår inte i denna verksamhet.

### **Tillhandahålla el i anslutning till järnvägsinfrastrukturområdet**

Trafikverket ansvarar för hela elförsörjningen inom järnvägsinfrastrukturområdet och det innefattar förutom att strömförsörja själva infrastrukturen också att tillhandahålla el till drivmotorström och el för uppvärmning och vid uppställning av tåg. Den totala omsättningen för denna elhandel uppgår till cirka 1,2 miljarder kronor.

### **Prissättning**

Respektive järnvägsföretag faktureras för faktiskt uppmätt eller schablonmässigt förbrukad el beräknad utifrån Trafikverkets självkostnad. För att skapa stabila och förutsägbara priser för branschen över tid gör Trafikverket löpande prissäkringar av inköp av el 4–5 år i förväg med 20–25 procent per år. Från och med 2023 görs prissäkringen med andra typer av kontrakt än tidigare vilket gör att det kommer att uppstå över- eller underskott för enskilda år men över tid kommer resultatet att jämnas ut sig.

### **Ekonomiskt resultat**

Verksamheten genererade ett underskott på 59 miljoner kronor under 2023. Fram till och med 2022 fanns inget balanserat resultat.

### **Tillhandahålla drift av it-system samt bedriva andra elektroniska kommunikationstjänster**

Trafikverket (fd. Banverket) har från 1990-talet för egen verksamhet byggt upp ett rikstäckande optiskt fibernät. Den nätkapacitet som blev över i Trafikverkets fiberoptiska nät sedan väg- och järnvägens behov var tillgodosedda hyrdes ut på marknadsmässiga villkor till svenska och internationella teleoperatörer, stadsnät och andra större företag. Detta enligt myndighetens instruktion och regleringsbrev.

Uppdragsverksamheten omsatte cirka 200–300 miljoner kronor årligen och hade ett rörelseresultat jämförbart med övriga aktörer på marknaden. Priserna sattes utifrån marknadsläget och avtalen tecknades oftast efter ett anbudsförfarande.

Under de första åren efter Trafikverkets bildande tillhandahöll verket också drifttjänster till externa parter som tidigare varit en del av myndigheterna Vägverket och Banverket. Det gällde primärt

Transportstyrelsen men initialt också de bolagiserade verksamheterna vid Infranord AB och Svevia AB. Sedan länge är denna verksamhet avvecklad men på sikt kan det bli aktuellt igen att Trafikverket ska tillhandahålla telekommunikationstjänster och it-tjänster till andra statliga myndigheter inom ramen för något eller några av de samarbetsformer som just nu är under utredning inom statsförvaltningen.

Under åren 2011–2012 undersöktes möjligheterna att avyttra resultatenheten Trafikverket ICT med tillhörande fibernät till externt företag. Detta arbete avbröts 2012 eftersom verksamheten bedömdes som samhällskritisk och skulle vara kvar på Trafikverket.

Regleringsbrevet 2018 innehöll ett förändrat uppdrag:

*Trafikverket ska i sitt fibernät, i områden där det inte redan finns en fungerande marknad för elektroniska kommunikationer, erbjuda kapacitetstjänster på grossistnivå på konkurrensneutrala villkor till aktörer som efterfrågar elektroniska kommunikationer, i den mån kapaciteten inte behövs för Trafikverkets egna behov.*

Trafikverket har tolkat uppdraget som att det gäller tillsvidare och det pågår också ett arbete inom Trafikverket för förtydliga hur uppdraget ska tolkas och tillämpas men eftersom det inte finns återgivet i något av de efterföljande regleringsbrevens önskar Trafikverket ett förtydligande att det fortfarande gäller. Det pågår även en utredning om Trafikverket i framtiden ska erbjuda uthyrning av så kallad svartfiber, dvs. nyttjande av fiberpar utan att Trafikverket står för teknisk förädling till en kapacitetstjänst, vilket gör att uppdraget i regleringsbrevet så småningom kan komma att behöva utvidgas och förändras.

## **Prissättning**

Utifrån ordalydelsen ”konkurrensneutrala villkor” i uppdraget tillämpas en marknadsmässig prissättning för dessa tjänster men erbjudandet begränsas till områden där det inte finns en fungerande marknad. Omfattningen av denna försäljning har minskat markant över tid och omsatte 2023 16 miljoner kronor.

## **Ekonomiskt resultat och Trafikverkets förslag**

Det balanserade överskottet uppgår till och med 2023 till 99 miljoner kronor. Med anledning av att det ackumulerade överskottet vida överstiger vad verksamheten idag omsätter föreslår Trafikverket att:

1. i första hand att överskottet fortsatt ackumuleras och att Trafikverket vid ett eventuellt senare tillfälle återkommer med en hemställan om att få använda överskottet till att finansiera kostnader kopplat till framtida myndighetssamverkan (primärt Program 2032 och SITTSAM) och de förberedelser Trafikverket gör inom ramen för detta. Alternativt att det ackumulerade överskottet får användas till att finansiera behov kopplat till

Trafikverkets sektorsansvar för beredskapssektorn transporter och som beredskapsmyndighet inom beredskapssektorn elektroniska kommunikationer och post.

2. i andra hand att 90 miljoner kronor inlevereras mot inkomsttitel 2127, Inlevererat överskott av övriga myndigheter.

## **Upphandla och tillhandahålla material för väg- och järnvägsinfrastruktur**

Trafikverket levererar och säkrar genom lagerhållning tillgängligheten av tekniskt godkänt materiel till de entreprenörer som utför arbete inom infrastrukturen och det omfattar Trafikverkets samtliga investerings- och underhållsentsreprenader. Trafikverket utreder förutsättningarna att en större andel av materialet skulle tillhandahållas till projekten via interna leveranser och inte som idag ingå i faktureringen från de entreprenörer som gör arbeten på Trafikverkets anläggning. Detta kan på sikt leda till att den externa omsättningen för den här verksamheten sjunker.

### **Prissättning**

Verksamheten bygger på att full kostnadstäckning ska uppnås och prissättningsmodellen är uppbyggd enligt nedan:

- Försäljningspriset omfattas av artikelns standardkostnad och de kostnader som Trafikverket har för den aktuella verksamheten.
- Standardkostnaden omfattas i sin tur av artikelns inköpspris och de kostnader som finns för att artikeln ska vara tillgänglig för försäljning.
- Priset uppdateras månadsvis med anledning av ändrade inköpspriser, valutakurser och metallpriser.

Av omsättningen är ca 97–98 % till entreprenader som sker på Trafikverkets anläggning och 2–3 % till anläggningar som ägs av andra infrastrukturförvaltare i Sverige.

### **Ekonomiskt resultat och Trafikverkets förslag**

Stigande inköpspriser har de senaste åren lett till en kraftig värdeökning av det befintliga lagret av tekniskt godkänt material vilket i sin tur lett till att verksamheten redovisat kraftiga överskott de senaste åren. Det ackumulerade överskottet i verksamheten uppgår till 213 miljoner kronor.

Det ackumulerade överskottet är alltså en konsekvens av att värdet på lagret har skrivits upp. Eftersom försäljningen från lagret i nästan uteslutande sker till de entreprenörer som på Trafikverkets uppdrag utför investerings- och underhållsätgärder på Trafikverks järnvägsanläggning kommer det i sin tur att generera ökade materialanskaffningskostnader i våra investerings- och underhållsprojekt de kommande åren. Trafikverket hemställer därför:

1. i första hand att Trafikverket ges ett generellt villkor i regleringsbrevet att överskott som uppstår i denna verksamhet till lika stora delar får användas till att finansiera kostnader inom anslaget 2.1 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, anslagsposten 2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg och till 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, anslagspost 10.2 Järnvägsinvesteringar.
2. i andra hand att 180 miljoner kronor av det ackumulerade överskottet får användas till att till lika stora delar finansiera kostnader inom anslaget 2.1 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, anslagsposten 2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg och till 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, anslagspost 10.2 Järnvägsinvesteringar.

## **Tillhandahålla färjeverksamhet**

Trafikverkets färjerederi bedriver idag två färjeleder på uppdrag av Ekerö- respektive Jönköpings kommun. Färjelederna har något olika karaktär och beskrivs individuellt nedan.

Inom ramen för att tillhandahålla färjeverksamhet bedriver Trafikverket också viss varvs- och underhållsverksamhet genom sitt färjerederi. Verksamheten bedrivs på utpekade platser i Sverige och innefattar att utföra tjänster och tillhandahålla material för att trygga vägfärjornas underhåll. Verksamheten levererar också vissa tjänster och material till andra statliga redare som Sjöfartsverket och Kustbevakningen samt i en blygsam omfattning till privata redare i närområdet till varvet i Lysekil.

## **Prissättning**

Generellt arbetar rederiet utifrån att nå full kostnadstäckning för respektive led. Årligen upprättas en kostnadsbudget för respektive färjeled innehållande direkta rörliga kostnader för leden, kapitalkostnader samt andel av rederiets overheadkostnader. Färjeledernas pris sätts efter förhandling med kommunen (Jönköpings kommun) och eller genom att rederiet åtnjuter de biljettintäkter som genereras från trafikanterna (Ekerö kommun).

Färjerederiet är i stort sett ensam aktör när det gäller vägfärjetrafik i Sverige. Det finns ett antal mindre rederier med färjetonnage anpassade för godstrafik eller som bedriver en enskild färjeled i begränsat geografiskt område så någon marknad för vägfärjetrafik anses inte finnas idag. Huvudprincipen om full kostnadstäckning tillämpas därför för denna verksamhet.

## **Ekonomiskt resultat**

Färjeverksamheten omsätter cirka 120 miljoner kronor årligen och det ackumulerade underskottet uppgår till 5 miljoner kronor. Varvs- och

underhållsverksamheten till offentliga och privat redare uppgår till ca. 1 miljoner kronor årligen och även här tillämpas huvudprincipen om full kostnadstäckning.

## **Tillhandahålla utbildningsverksamhet**

Trafikverksskolans externa uppdragsverksamhet består framförallt av kurser inom järnvägs- och vägområdet. Trafikverksskolan är i princip den enda kompletta utbildningsaktören inom järnvägsområdet.

Trafikverksskolan tillhandahåller också utbildningar som riktar sig till framtidens kompetensförsörjning i branschen i form av gymnasiala-, högskole- och yrkeshögskoleutbildningar.

## **Prissättning**

Idag finns det en begränsad marknad för utbildning inom järnvägs- och vägområdet där Trafikverket är klart dominerande på marknaden. Några egentliga hinder för andra aktörer att etablera sig på marknaden finns inte varför Trafikverket gjort en sammanvägd bedömning att utbildningsverksamheten omfattas av undantaget i 20 § om marknadsmässig prissättning.

Kurspriset fastställs med hjälp av en kalkyl. I denna kalkyl identifieras samtliga direkta kostnader samt att det beslutas vilket påslag för indirekta kostnader som är aktuellt för respektive kurs där påslaget varierar beroende på bland annat kursens komplexitet, användning av övningsanläggning, materialförbrukning etc. Det görs också en löpande prisjämförelse mot vilka priser som råder på marknaden för berörd eller jämförbar utbildning och vid behov anpassas kurspriset för att inte snedvrída konkurrensen.

## **Ekonomiskt resultat och Trafikverkets plan för hantering**

Den externa utbildningsverksamheten omsätter cirka 60 miljoner kronor och det ackumulerade underskottet uppgår till 25 miljoner kronor. Det ackumulerade underskottet går i allt väsentligt att härleda till "pandemiåren" där efterfrågan på kurser kraftigt gick ner men beräknas kunna återhämtas under kommande år.

## **Utföra fotografering inför utfärdande av körkort utan krav på förarprov och vid förnyelse av körkort**

Verksamheten avser fotografering vid utfärdande av körkort, förnyelse av körkort och utbyte av utländskt körkort. Verksamheten bedrivs i konkurrens där konkurrensen utgörs av bland annat fotografer och fotoautomater.



För att öka tydligheten och transparensen föreslår Trafikverket att punkt 5 i 6 § instruktionen ändras till ”utföra fotografering inför utfärdande av körkort utan krav på förarprov, vid förnyelse av körkort samt vid certifieringsverksamhet m.m.” Detta för att tydliggöra att fotografering också sker inom ramen för den certifieringsverksamhet som Trafikverket bedriver.

### **Prissättning**

Avgiften beräknas för att minst uppnå full kostnadstäckning men för att inte snedvrída konkurrensen på marknaden genomförs årligen en prisanalys mot vilka priser som råder på marknaden. Prisanalysen sammanställer priser för fotografering vid olika fotografer/fotoautomater i Sverige och sedan räknas ett snittpris fram som sedan används som riktmärke vid prissättning.

### **Ekonomiskt resultat och Trafikverkets plan för hantering**

Verksamheten omsätter cirka 35–40 miljoner kronor och det ackumulerade överskottet uppgår till 3 miljoner kronor. Efterfrågan på körkortsutbildning har minskat det senaste året och det kan också komma att påverka resultatet för den här verksamheten kommande år.

### **Hyra ut fordon vid körprov**

Verksamheten avser uthyrning av bil vid körprov och bedrivs i konkurrens. Konkurrenterna utgörs av trafikskolor då körprov endast får göras i bil från Trafikverket eller körskola med särskild teknisk utrustning installerad.

### **Prissättning**

Avgiften beräknas för att uppnå full kostnadstäckning men för att inte snedvrída konkurrensen på marknaden genomförs årligen en prisanalys mot marknaden. Prisanalysen sammanställer priser för hyra av bil vid olika trafikskolor i Sverige och sedan räknas ett snittpris fram som Trafikverket använder som riktmärke vid prissättning.

### **Ekonomiskt resultat**

Verksamheten omsätter cirka 90 miljoner kronor och det ackumulerade överskottet uppgår till 6 miljoner kronor.

### **Hyra ut reservbroar**

Reservbroar är primärt anskaffade för beredskapsändamål och är därför också finansierade via anslag vid anskaffningstillfället. Den uthyrning och det interna nyttjande som sker motiveras av verksamhetsmässiga skäl som då handlar om att stärka vår förmåga att bygga dessa broar samt utveckla

och förstå framtida behov. Det kan också anses stärka samhällsnyttan att broarna faktiskt används förutsatt att det inte äventyrar det övergripande beredskapssyftet hos Trafikverket. Broarna nyttjas i huvudsak internt inom Trafikverket och då som tillfälliga broar som nyttjas i samband med något av våra investerings- eller reinvesteringsprojekt. Den externa uthyrningen sker främst till andra myndigheter, kommuner och till viss del privata företag.

## **Prissättning**

Idag finns det en begränsad marknad för tillfälliga broar med några få privata europeiska aktörer som lämnat anbud i Sverige men Trafikverket är klart dominerande på marknaden. Efterfrågan på tillfälliga broar är hög i Sverige och då inte minst i Trafikverkets egen projektverksamhet. Trafikverket har mot bakgrund av det gjort en sammanvägd bedömning att uthyrning av reservbroar omfattas av undantaget i 20 § om marknadsmässig prissättning. Avgiften beräknas för att uppnå full kostnadstäckning men för att inte snedvrیدا konkurrensen på marknaden genomförs årligen en prisanalys mot marknaden, vid behov med ett eventuellt prispåslag. Utöver det debiteras faktiska kostnader för att montera upp och ner bron i samband med uthyrningen. Den faktiska avskrivningstiden för den här typen av anläggningstillgångar i Trafikverket är satt till 50 år men bedömningen är att 5 år är den avskrivningstid en extern aktör skulle tillämpat om det fanns en existerande marknad i Sverige. Någon djupare marknadsanalys än så är inte möjlig att göra utifrån rådande marknadssituation.

## **Ekonomiskt resultat och Trafikverkets förslag till hantering**

Verksamheten omsätter cirka 3–9 miljoner kronor och det ackumulerade överskottet uppgår till 38 miljoner kronor.

Med anledning av att det ackumulerade överskottet vida överstiger vad verksamheten idag omsätter hemställer Trafikverket:

1. i första hand att Trafikverket ges ett generellt villkor i regleringsbrevet att överskott som uppstår i denna verksamhet får användas till att finansiera kostnader för att stärka Trafikverkets beredskapsförmåga inom anslagspost 11.1 Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar inom anslaget 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.
2. i andra hand att 35 miljoner kronor av överskottet får användas till att finansiera kostnader för att stärka Trafikverkets beredskapsförmåga inom anslagspost 11.1 Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar inom anslaget 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

3. i tredje hand att 35 miljoner kronor inlevereras mot inkomsttitel 2127, Inlevererat överskott av övriga myndigheter.

## **Förvalta och hyra järnvägsfordon till i första hand järnvägsföretag som staten ingår trafikeringsavtal med, i andra hand andra järnvägsföretag**

Förvaltningen av fordonsflottan till den upphandlade trafiken på sträckan Stockholm-Narvik och gällande avtal om uthyrning till SJ AB togs över av Trafikverket från Affärsverket Statens järnvägar (ASJ) 2013. Fordonen används för den nattågstrafik som upphandlas av Trafikverket enligt de villkor som följer av anslaget 1:7 Trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Att Trafikverket fick överta de aktuella fordonen när ASJ avvecklades motiverades med att det var en förutsättning för att fler aktörer skulle kunna konkurrera om uppdraget utan krav på att också ha egen tillgång till den fordonsflotta som krävs.

### **Prissättning**

Det avtal om uthyrning till SJ AB som Trafikverket övertog av ASJ var beräknat utifrån kommersiella villkor och inte beräknat utifrån de betydligt längre avskrivningstider som Trafikverket tillämpar. Dessutom var delar av fordonsflottan vid övertagandet redan avskriven vilket gjorde att Trafikverket redovisade betydligt lägre årliga kostnader för fordonen än vad ASJ gjort. Detta i kombination med att det faktiska underhållet av fordonen under några år inte skedde i den omfattning som kalkylen byggde på gjorde att det uppstod stora överskott i verksamheten under åren 2013–2020.

Modellen bygger på att Trafikverket hyr ur fordonen till den operatör som vinner upphandlingen och fordonskostnaden utgör sedan en betydande del av den kostnad som Trafikverket ersätter operatören med via anslaget 1:7 Trafikavtal. Det finns därför ett direkt samband mellan den avgiftsnivå Trafikverket tillämpar på uthyrningen och den belastning som sedan sker på anslaget 1:7 i form av ersättning till den operatör som utför trafiken. I budgetunderlaget för 2023–2025 föreslog Trafikverket att i nästa upphandling av nattågstrafik bara ha ett avtal med operatören där samtliga åtaganden från båda parter regleras. I det avtalet skulle det då ingå att Trafikverket tillhandahåller fordon istället för att hyra ut dem. Regeringen har dock inte gått vidare med förslaget så i nuläget finns inget förslag till förändrade principer. Skulle det i framtiden bli aktuellt att övergå till en modell där fordonen tillhandahålls istället för att de hyrs ut uppstår andra gränsdragningsproblem som behöver klaras ut kring vilka kostnader som ingår i tillhandahållet och vad som ska bekostas av operatören i form av drift och underhåll av fordonen.

I dagsläget pågår upphandling av en ny fordonsflotta och det finns betydande utmaningar med att kalkylera omfattningen av full kostnadstäckning då livslängden för järnvägsfordon normalt överskrider 30 år (nuvarande vagnar är ca 34 år).

Inom ramen för denna uppdragsverksamhet utför Trafikverket också viss beställningstrafik. Andelen extern trafik omfattar endast ett begränsat antal uppdrag till företag som primärt arbetar som underhållsentreprenörer mot Trafikverkets infrastruktur och omsatte 1,3 miljarder kronor 2023. Inom detta segment finns andra aktörer som kan utföra liknande beställningsuppdrag förutsatt att de har rätt teknisk utrustning installerade i sina lok. Trafikverket försöker därför tillämpa en prissättning som är jämförbar med marknaden för just dessa uppdrag.

## **Ekonomiskt resultat och Trafikverkets plan för hantering**

Då de ackumulerade överskotten genererats av att kalkylen byggts på en annorlunda kostnadsbild än den Trafikverket tillämpar och då verksamheten fortsatt att bedrivas med låga kapitalkostnader beslutades att använda upparbetade vinstmedel för att sänka prisnivån på den hyra upphandlad operatör skulle betala vid upphandlingen av ny operatör för perioden 2020-12-31 till 2024-12-31 (med två optionsår). I kalkylen för 2020-12-31 till 2024-12-31 fanns även förväntade kostnader för ökat underhållsbehov då nuvarande fordons status och ålder kräver detta. Intäkterna sjönk därmed från mellan 70–80 miljarder kronor/år fram till och med 2020 till drygt 40 miljarder kronor 2021–2023. Under 2022 genererade verksamheten ett underskott på 11 miljarder och 2023 blev underskottet 2,5 miljarder kronor. Underskotten är kalkylerade att fortsätta även 2024 med resultat att betydande delar av de upparbetade vinstmedlen snart förbrukats. Från och med 2025 behöver priser justeras uppåt för att nå full kostnadstäckning. Med anledning av de prognostiserade underskotten behöver det balanserade överskottet kvarstå i verksamheten för att möta underskottet i verksamheten kommande år.

## **Fastighetsförvaltning**

Syftet med fastighetsförvaltning inom Trafikverket är att försörja den egna verksamheten med ett ändamålsenligt bestånd av fastigheter och nyttjanderätter. Detta sker både genom egenägda fastigheter och inhyrda lokaler.

Trafikverket äger också fastigheter som hyrs ut till de entreprenörer som svarar för drift och skötsel av främst järnvägsinfrastrukturen. Anledningen till detta är att denna typ av fastigheter är komplexa i sina lägen, är specialanpassade och ligger ofta i en spårnära miljö i direkt anslutning till järnvägsanläggningen. Att bereda tillgång till dessa lokaler är därför en

förutsättning för att kunna upphandla underhållskontrakt för järnväg i konkurrens.

## **Prissättning**

Den prissättningsmodell som tillämpas för det här beståndet är full kostnadstäckning.

## **Ekonomiskt resultat**

Verksamheten omsatte 2022 103 miljoner kronor och det finns inga ackumulerade över- eller underskott i verksamheten.

## **Övriga uppdrag**

Till övriga uppdrag räknas annan verksamhet som görs inom ramen för förarprovsvirksamheten utifrån olika förordningar och föreskrifter på uppdrag av företrädesvis andra myndigheter. Det gäller ADR-prov (transport av farligt gods) inklusive utfärdande av ADR-intyg på uppdrag av MSB, stöd till Försäkringskassan för hantering av bilstöd, lokförarprov inklusive lokförarintyg samt certifieringsprov inklusive yrkeskompetensbevis för arbete på väg. Dessa verksamheter omsätter drygt 20 miljoner kronor där merparten avser rådgivning till Försäkringskassan vid hantering av bilstöd.

För att öka tydligheten och transparensen föreslår Trafikverket att det i anslutning till 1 § instruktionen tydliggörs att Trafikverket ska utföra körprov och kunskapsprov för körkort *samt annan prov- och certifieringsvirksamhet* som följer av särskild förordning eller av föreskrift från annan myndighet.

Till övriga uppdrag räknas också den stationsledsagningstjänst de flesta järnvägsföretag är anslutna till och som Trafikverket samordnar. Tjänsten är upphandlad av en extern utförare och omsätter cirka 10 miljoner kronor årligen.

## **Prissättning**

Prissättningen av dessa tjänster är beräknad för att uppnå full kostnadstäckning.

## **Ekonomiskt resultat**

Det ackumulerade överskottet uppgår till 25 miljoner kronor. Mot bakgrund av att det råder stor osäkerhet kring hur efterfrågan på förarprovstjänster kommer att utvecklas under kommande år föreslår Trafikverket att resultatet fortsatt ackumuleras hos Trafikverket.

# Offentlighetsrättslig verksamhet

Inom den offentlighetsrättsliga verksamheten förekommer det både verksamheter där Trafikverket disponerar intäkterna och verksamheter där intäkterna inte disponeras utan levereras mot inkomstitel.

## Förarprov

Förarprovets offentlighetsrättsliga verksamhet består av kunskapsprov och fotografering inför prov samt körprov.

## Prissättning

Avgifterna i verksamheten är reglerade i förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. och det är regeringen som beslutar om avgifterna där avgifternas storlek är beräknade utifrån principen om full kostnadstäckning. Av Trafikverkets regleringsbrev framgår att avgifterna disponeras av myndigheten.

## Ekonomiskt resultat och Trafikverkets förslag till hantering

Verksamheten omsätter knappt 600 miljoner kronor och det ackumulerade överskottet uppgår till 49 miljoner kronor. För 2023 redovisar verksamheten ett underskott med 32 miljoner kronor och för 2024 prognostiseras ett underskott med 40 miljoner kronor. Verksamheten påverkas av konjunkturen i samhället och underskotten förklaras av ökade kostnader samt minskad efterfrågan för att ta körkort.

Med anledning av de prognostiserade underskotten och att avgifterna inte höjts på många år har Trafikverket gjort en hemställan till regeringen för att ändra/höja avgifterna (dnr: TRV 2023/31794). Av samma anledning är det nödvändigt att det balanserade överskottet kvarstår i verksamheten för att möta underskott i verksamheten under kommande år.

## Banavgifter

Trafikverket tar ut avgifter med stöd av 8 kap. järnvägsmarknadslagen (2022:365) och 6 kap Järnvägsmarknadsförordningen (2022:416). Av Trafikverkets regleringsbrev framgår att avgifterna disponeras av myndigheten.

## Minimipaket av tillträdestjänster

### Prissättning

Trafikverket ska fastställa avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen till den kostnad som uppstår som en direkt följd

av framförandet av järnvägsfordon, enligt 8 kap. 3 § järnvägsmarknadslagen (2022:365). Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke diskriminerande, enligt 8 kap. 1 § i samma lag. Med kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon menas den kortsiktiga marginalkostnaden, enligt proposition 2021/22:83. Det innebär att avgiften, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader, ska fastställas till kostnaden för ett tillkommande tåg när järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Denna kostnad avser vidmakthållande (drift, underhåll och reinvestering) av järnvägsinfrastrukturen. Det pågår ett arbete inom Trafikverket att inför tågplanen 2025 anpassa de olika avgiftskomponenterna så att de fullt ut motsvarar kraven enligt järnvägsmarknadslagen.

Trafikverket får enligt 8 kap. 6 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) ta ut högre avgifter än den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, för att uppnå kostnadstäckning. Trafikverket tar ut särskilda avgifter i form av passageavgifter för persontåg och tjänstetåg samt en högre avgift för vissa tågslägen. Trafikverket har beräknat vilka effekter som uppstår till följd av avgifterna för ovan nämnda marknadssegment, för att säkerställa att ingen otillbörlig undanträngning sker.

## **Ekonomiskt resultat**

Eftersom intäkterna för tillträdestjänster utgår från statistiskt beräknade och inte faktiskt påvisbara marginalkostnader så har Trafikverket valt att redovisa att kostnaderna motsvarar intäkterna i avgiftstabellerna i budgetunderlag och årsredovisning. Något över- eller underskott uppstår inte i verksamheten utan intäkterna disponeras av Trafikverket under anslaget 2.1 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, anslagsposten 2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg.

## **Grundläggande bantillträdestjänster**

### **Prissättning**

Avgifter för de grundläggande bantillträdestjänster som Trafikverket tillhandahåller tas ut med stöd av 6 kap 1 § järnvägsmarknadsförordningen och får enligt denna bestämmelse inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Med grundläggande bantillträdestjänster avses tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar. I huvudsak består detta av rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling samt sidospår för uppställning. Som en grundläggande tjänst avses också tillhandahållande av hjälpmedel för olycksundsättning.

## **Ekonomiskt resultat**

Något över- eller underskott uppstår inte i verksamheten utan intäkterna disponeras av Trafikverket under anslaget 2.1 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, anslagsposten 2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg.

## **Avgifter för ansökan om sjöfartsstöd**

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare som har sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg för att täcka kostnader för arbetsgivaravgifter och källskatt. Beslut om sjöfartsstöd fattas av Delegationen för sjöfartsstöd, vilket tidigare ingick i Rederinämnden men som sedan 2011 är en del av Trafikverket.

## **Prissättning**

Trafikverket ska enligt förordning (2001:770) om sjöfartsstöd årligen ta ut en avgift på 4 000 kr för varje fartyg som omfattas av ansökan. Av Trafikverkets regleringsbrev framgår att avgifterna disponeras av myndigheten.

## **Ekonomiskt resultat**

Intäkterna uppgår till cirka 500 000 kronor per år medan administrationen av stödet kostar cirka 2 miljoner kronor årligen. Den del av verksamheten som inte täcks av ansökningsavgifterna finansieras idag av anslag.

Trafikverket konstaterar att de ansökningsavgifter som tas ut inte täcker administrationen av stödet. För att uppnå full kostnadstäckning så skulle ansökningsavgifterna därför behöva fördubblas. Avgiftens storlek är reglerad i förordning och Trafikverket har inte inom ramen för detta uppdrag utrett om det finns anledning att föreslå ändring av avgiftsnivåns storlek. I och med att avgifterna inte är beräknade för att täcka de faktiska kostnaderna föreslår Trafikverket att intäkterna fortsättningsvis inlevereras mot inkomsttitel 2511, Expeditions- och ansökningsavgifter istället för att disponeras av Trafikverket. Det skulle också ge en mer likartad hantering som den som gäller för andra ansökningsavgifter såsom för transportdispenser och för anslutningar till allmän väg, se nedan. Administrationen av stödet bör då hanteras som myndighetsutövning och fullt ut finansieras med anslagsposten 12.1 Planering, stöd och myndighetsutövning inom anslaget 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur i enlighet med det anslagsvillkor för myndighetsutövning som framgår av Trafikverkets regleringsbrev.



## **Ansökningsavgifter för transportdispenser**

Ansökningsavgifter för transportdispenser tas ut med stöd av trafikförordningen (1998:1276). Transportdispens krävs om ett fordon eller fordonståg, med eller utan last, måste vara bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna i trafikförordningen medger. Det är väghållningsmyndigheterna, d.v.s. Trafikverkets regioner eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Undantag får medges om det behövs av särskilda skäl och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan stor olägenhet.

### **Prissättning**

Den som ansöker om dispens måste betala en ansökningsavgift.

Ansökningsavgiftens storlek är beroende av vilken dispens som ansökan avser och hur ansökan görs. Vid en normal ansökan tillämpas avgiftsklass 2 eller 3 enligt avgiftsförordningen (1992:191) beroende på vilken dispens som ansökan avser. I vissa fall är det möjligt att göra en avancerad ansökan direkt i Trafikverkets system TRIX. I de fallen är avgiften reducerad.

Avgifterna disponeras inte av Trafikverket utan redovisas i sin helhet mot inkomsttitel 2511 Expeditions- och ansökningsavgifter.

## **Övriga avgifter**

Till övriga avgifter räknas ansökningsavgifter gällande nya anslutningar mot allmän väg som väghållningsmyndigheterna prövar med stöd av 39 § väglagen (1971:948). och åtgärder inom vägområdet med stöd 43 § väglagen.

### **Prissättning**

Enligt vägförordningen (2012:707) ska avgiftsklass 5 enligt avgiftsförordningen tas ut vid prövning av ansökningar enligt 39 § väglagen och enligt avgiftsklass 4 vid prövning enligt 43 § väglagen. Avgifterna disponeras inte av Trafikverket utan redovisas i sin helhet mot inkomsttitel 2511 Expeditions- och ansökningsavgifter.

## Fortsatt arbete

Trafikverket avser att göra en fördjupad analys kring de ansökningsavgifter som tas ut inom den offentligrättsliga verksamheten för att säkerställa att de avgiftsnivåer som är fastställda genererar full kostnadstäckning. När det gäller de grundläggande bantillträdestjänsterna behöver analysarbetet fortsätta med anledning av införandet av den nya Järnvägsmarknadslagen och det gäller både hur dessa tjänster ska klassificeras och vilket ekonomiskt mål som ska gälla för verksamheterna. Tills detta har klarlagts redovisas dessa avgifter fortsatt under rubriken offentligrättslig verksamhet.

En djupare analys behöver också göras för att säkerställa att samtliga av de avgifter som Trafikverket tar in antingen ryms inom de villkor som framgår av Trafikverkets instruktion eller att det är reglerat på annat sätt, alternativt att det ryms inom det generella bemyndigandet i 4 § avgiftsförordningen. I det ingår också att klargöra vilket ekonomiskt mål som gäller för verksamheterna och om de ska klassificeras som uppdragsverksamhet eller som offentligrättslig verksamhet.

På samma sätt behöver det ställningstagande som regeringen gör kopplat till det arbete som skett kring hantering av vägvisningsärenden och vissa åtgärder i samband med tillfälligt arrangemang, eller motsvarande, inordnas i Trafikverkets rapportering. Det handlar om vem som ska stå för tillkommande kostnader vid arrangemang på/vid statlig väg där Trafikverket redovisat alternativa förslag till fortsatt hantering.

# Hantering av ackumulerade överskott i uppdragsverksamheten

Av bifogad tabell framgår i sammandrag ackumulerade överskott i uppdragsverksamheten till och med 2022, resultatet 2023, ackumulerade överskott till och med 2023 samt Trafikverkets förslag till hantering av de ackumulerade överskotten. För de marknadsmässigt prissatta tjänsterna redovisas ett förslag för respektive tjänst där överskottet överstiger 10% av omsättningen. Utöver det föreslås att det ackumulerade överskottet inom materialförsörjningen återförs till anslag för utveckling och vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen.

Tusen kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.om. 2022	Resultat 2023	Ack. resultat t.o.m. 2023	Förslag till hantering av ack. överskott t.o.m. 2023
<b>Offentligrättslig verksamhet</b>	<b>81</b>	<b>-32</b>	<b>49</b>	<b>0</b>
<i>Avgifter för förarprov</i>	81	-32	49	0
<b>Uppdragsverksamhet</b>	<b>397</b>	<b>-18</b>	<b>380</b>	<b>305</b>
<b>- full kostnadstäckning</b>	<b>281</b>	<b>-23</b>	<b>259</b>	<b>180</b>
<i>Färjeleder</i>	-4	-1	-5	0
<i>Elförsäljning</i>	0	-59	-59	0
<i>Fastighetsförvaltning</i>	0	0	0	0
<i>Materialförsörjning <sup>1)</sup></i>	178	35	213	180
<i>Uthyrning av järnvägsfordon</i>	86	-2	84	0
<i>Övriga uppdrag</i>	21	4	25	0
<b>- marknadsmässigt prissatt</b>	<b>116</b>	<b>5</b>	<b>121</b>	<b>125</b>
<i>Teletjänster och it <sup>2)</sup></i>	93	7	99	90
<i>Uthyrning av reservbroar <sup>3)</sup></i>	34	4	38	35
<i>Utbildning</i>	-22	-3	-25	0
<i>Uthyrning förarprovsbilar</i>	11	-6	6	0
<i>Fotografering</i>	0	3	3	0

1) Trafikverket hemställer om att ett generellt villkor införs i regleringsbrevet om att överskott inom materialförsörjningen får användas för att till lika stora delar finansiera kostnader för att utveckla och vidmakthålla järnvägsinfrastrukturen inom anslaget 2.1 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, anslagsposten 2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg och 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur anslagspost 10.2 Järnvägsinvesteringar. Alternativt att 180 miljoner kronor av det ackumulerade överskottet till lika stora delar får användas inom respektive anslagspost.

2) Trafikverket föreslår att överskottet för Teletjänster och it ska fortsatt ackumuleras för att senare kunna få användas för att finansiera kostnader kopplat till framtida myndighetssamverkan inom IT och telekommunikation och de förberedelser Trafikverket gör inom ramen för detta. I andra hand föreslår Trafikverket att 90 miljoner kronor inleveras mot inkomsttitel 2127.

3) Trafikverket hemställer om att ett generellt villkor införs i regleringsbrevet om att överskott från uthyrning av reservbroar får användas till att täcka kostnader för att stärka Trafikverkets beredskapsförmåga inom anslagspost 11.1 Trimning och effektiviserings samt miljöinvesteringar inom anslaget 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur. Alternativt att 35 miljoner kronor av det ackumulerade överskottet får användas inom samma anslagspost. I tredje hand att 35 miljoner kronor inleveras mot inkomsttitel 2127.

# Förslag till förtydliganden i instruktion för Trafikverket

I samband med genomgången av Trafikverkets uppdragsverksamhet har identifierats ett antal otydligheter i Trafikverkets instruktion som Trafikverket föreslår förtydliganden kring.

1. Trafikverket föreslår att det tydliggörs i anslutning till 1 § instruktionen att Trafikverket ska bedriva sjölinjetrafik på statens vägfärjeleder. Idag framgår det inte på ett tydligt sätt trots att det är en av Trafikverkets kärnverksamheter.
2. Trafikverket föreslår att det tydliggörs i anslutning till 1 § instruktionen att Trafikverket ska utföra körprov och kunskapsprov för körkort samt annan prov- och certifieringsverksamhet som följer av särskild förordning eller av föreskrift från annan myndighet. Idag framgår det inte på ett tydligt sätt trots att det är en av Trafikverkets kärnverksamheter.
3. Trafikverket föreslår att punkt 5 i 6 § instruktionen ändras till ”utföra fotografering inför utfärdande av körkort utan krav på förarprov, vid förnyelse av körkort samt vid certifieringsverksamhet m.m.”. Detta för att tydliggöra att fotografering också sker inom ramen för bland annat den certifieringsverksamhet som Trafikverket bedriver.
4. Trafikverket föreslår att punkt 7 i 6 § instruktionen ändras till ”hyra ut reservbroar, terrängtransport och andra förmågor av beredskapskaraktär” för att tydliggöra att Trafikverket också kan hyra ut andra beredskapstillgångar än bara reservbroar.

# Förslag till förtydligande i budgetunderlag, regleringsbrev och årsredovisning

Trafikverket föreslår att det tydliggörs genom ett uppdrag i regleringsbrev för 2024 (och efterföljande år) att "Trafikverket ska i sitt fibernät, i områden där det inte redan finns en fungerande marknad för elektroniska kommunikationer, erbjuda kapacitetstjänster på grossistnivå på konkurrensneutrala villkor till aktörer som efterfrågar elektroniska kommunikationer, i den mån kapaciteten inte behövs för Trafikverkets egna behov." Ett sådant uppdrag fanns i regleringsbrevet för 2018 och Trafikverket har tolkat uppdraget som att det fortsatt gäller men det behöver förtydligas i regleringsbrevet. Eftersom det pågår en översyn av hur Trafikverkets fiberkapacitet ska nyttjas i framtiden så kan det komma att påverka hur uppdraget i regleringsbrevet utformas under kommande år.

Trafikverket föreslår att punkt 3 under villkor för offentligrättslig verksamhet i avsnitt 6.4 i regleringsbrevet tas bort och att Trafikverket istället inlevererar avgifterna för ansökan om sjöfartsstöd mot inkomsttitel 2511, Expeditions- och ansökningsavgifter.

Trafikverket föreslog redan i delredovisningen att villkoret för uppdragsverksamhet under 6.4 i regleringsbrev redan för 2024 (och efterföljande år) ändras till följande lydelse:

*Det som följer av 25 a § avgiftsförordning (1992:191) ska även tillämpas för överskott som uppstår i uppdragsverksamhet där avgifterna, i enlighet med 20 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, beräknats på marknadsmässiga grunder. Tillämpningen ska då ske för respektive verksamhet var för sig.*

Som också framgick av delredovisningen föreslår Trafikverket att uppställningen av de tabeller som visar den avgiftsbelagda verksamheten i budgetunderlag och regleringsbrev samt i efterföljande åiterrapportering i årsredovisningen delas upp i underrubrikerna:

- *uppdragsverksamhet, full kostnadstäckning och*
- *uppdragsverksamhet, marknadsmässigt prissatt*

och gavs följande utseende i Trafikverkets budgetunderlag för 2025:

Tusen kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2023	Beräknat resultat 2024	Beräknade intäkter 2025	Beräknade kostnader 2025	Beräknat resultat 2025	Ack. resultat t.o.m. 2025	Förslag till hantering av ack. överskott t.o.m. 2023
<b>Verksamheter där intäkterna inte disponeras</b>							
<b>Offentligrättslig verksamhet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Ansökningsavgifter för transportdispenser</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Övriga dispenser</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Verksamheter där intäkterna disponeras</b>							
<b>Offentligrättslig verksamhet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Avgifter för förarprov</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Offentligrättslig verksamhet - infrastrukturavgifter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Riksväg 50 Motala</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>E4 Sundsvall</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Skurubron</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Uppdragsverksamhet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>- full kostnadstäckning</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Färjeleder</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Elförsäljning</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Fastighetsförvaltning</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Materialförsörjning</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Uthyrning av järnvägsfordon <sup>1)</sup></i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Övriga uppdrag <sup>2)</sup></i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>- marknadsmässigt prissatt</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Teletjänster och it</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Uthyrning av reservbroar</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Utbildning <sup>1)</sup></i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Uthyrning förarprovsbilar</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Fotografering <sup>2)</sup></i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Övriga intäkter</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Skyllfonden</i>	-	-	0	-	-	-	-
<b>Verksamheter där intäkterna disponeras och redovisas mot anslag</b>							
<b>Offentligrättslig verksamhet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Banavgifter</i>	-	-	0	-	-	-	-
<i>Avgifter för ansökan om sjöfartsstöd</i>	0	0	0	0	0	0	0

1) Förändring av namnen på verksamheterna. Uthyrning av järnvägsfordon benämndes tidigare Förvaltning av järnvägsfordon och Utbildning, Trafikverksskolan.

2) Fotografering är numera utbrutet ur Övriga uppdrag.

Dokumentegenskaper: Skapat av Mikael Alriksson, Ee Ärendenummer TRV 2023/71101, Dokumentdatum 2024-03-19, Konfidentialitetsnivå

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**