



2026-06-11

kn.remissvar@regeringskansliet.se

nils.westling@regeringskansliet.se

Ert dnr: KN2026/01173

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Våra medlemmar dominerar kollektivtrafiken i Sverige med 99 % av bussresorna och 90 % av tågresorna. Sammanlagt görs mer än 1,5 miljarder resor per år i denna trafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 96 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafi ken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. I denna trafik görs ca 86 miljoner resor årligen.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget att bidrag för sänkning av priset för månadsbiljetter i kollektivtrafiken ska få lämnas till regionala kollektivtrafikmyndigheter om myndigheten under hela eller delar av perioden 1 juli–1 december 2026 har sänkt priset för månadsbiljetter i kollektivtrafiken med 50 procent.

Vi är dessutom positiva till att bidrag för sänkning av priset för månadsbiljetter i kollektivtrafiken även ska gälla månadsbiljetter som är giltiga mellan Sverige och som längst till Köpenhamn samt att även månadsbiljetter för särskilda grupper, som pensionärer och studenter, omfattas. Däremot finns det även kollektivtrafik från Sverige till Norge där det är möjligt att resa med månadsbiljett, bland annat har Västtrafik kollektivtrafik till Halden. Svensk Kollektivtrafik anser därför att förordningen bör kompletteras så att sänkningen av priset för månadsbiljetter i kollektivtrafiken även ska gälla månadsbiljetter som är giltiga mellan Sverige och Norge.

Svensk Kollektivtrafik delar departementets bedömning att ett tillfälligt statsbidrag till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för halvering av priset på månadsbiljetter minskar kostnaderna för resande med kollektivtrafik, stödjer hushållen i en ekonomiskt utmanande tid och leder till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv.

Som departementet skriver så är en resa med kollektivtrafik mer energieffektiv än motsvarande resa i personbil och den svenska kollektivtrafiken använder eldrift och alternativa bränslen i betydligt högre utsträckning än den privatägda bilflottan.¹ Åtgärder som ökar kollektivtrafikandelen är därför effektiva verktyg för att sänka utsläppen i transportsektorn och samtidigt göra Sverige mindre beroende av fossila drivmedel. För att minska Sveriges beroende av fossila bränslen och sänka klimatutsläppen hade det däremot varit mer effektivt att genomföra förslag från [Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram för ökad transporteffektivitet och minskade klimatutsläpp](#).

¹ S.9



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik är positiv till att bidrag endast ska få lämnas för månadsbiljetter som har börjat användas senast den 1 december 2026 för att undvika hamstring av månadsbiljetter.

Eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har olika lösningar för försäljning och aktivering av månadsbiljetter innebär förslaget dock tekniska, regelmässiga och kommunikativa utmaningar.

Ett exempel på det är hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska hantera månadsbiljetter som köpts senast den 1 december, men som inte aktiverats av resenären senast detta datum utan att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna antingen får ta intäktsförlusten för det halverade priset eller att resenärer inte kan använda redan köpta månadsbiljetter.

Vi ställer oss även positiva till förslaget att ansökan om bidrag kan göras för tre perioder, 1 juli–31 augusti, 1 september–31 oktober och 1 november–1 december 2026, att alla ansökningar som kommit in under respektive period ska prövas vid samma tillfälle när ansökningstiden har gått ut och att utbetalningen av ersättningen ska göras efter respektive ansökningsperiods slut. Detta innebär dock att om de avsatta medlen inte räcker så kommer ersättningen till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att sättas ned vid utbetalningarna från perioden 1 november – 1 december 2026.

Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs ett förtydligande av de momsmässiga konsekvenserna av bidraget. Om bidraget bedöms utgöra en så kallad tredjemansbetalning kan skyldighet uppstå att redovisa moms på hela eller delar av bidragsbeloppet. Om detta är fallet kommer den faktiska kompensation som lämnas för biljettprisnedsättningen till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att minska. Vi efterfrågar därför klarhet i hur bidraget ska hanteras ur ett momsperspektiv, såväl när bidraget utbetalas till ett länstrafikbolag som när det utbetalas till en regional kollektivtrafikmyndighet.

Svensk Kollektivtrafik är positiv till att bidraget ska sättas ned med samma procentsats för samtliga kollektivtrafikmyndigheter som ska beviljas bidrag om tillgängliga medel understiger det ansökta beloppet, däremot är vi kritiska till att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får bära hela risken för förändrad biljettmix, administrativa kostnader och eventuella kostnader för utökad trafik. Därför anser vi att anslagen bör anpassas till de faktiska kostnaderna för regeringens förslag, vilket sannolikt innebär att det behövs ytterligare medel för utökning av trafiken där det behövs för att undvika trängsel, minskade intäkter till följd av att resenärer övergår från köp av enkelbiljetter till månadsbiljetter och för administrativa kostnader, utöver de 6,5 miljarder kronor som regeringen föreslagit ska avsättas på ett nytt anslag för att användas för utgifter för statsbidrag till kollektivtrafik som organiseras av regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Eftersom regeringen, enligt information från Regeringskansliet, kommer att fatta beslut om förordningen den 25 juni och Regeringskansliet vanligtvis publicerar regeringsbeslut tisdagen efter att regeringsbeslut har fattats, vilket i detta fall skulle bli den 30 juni. Det innebär att beslutet skulle offentliggöras dagen innan förslaget träder i kraft. Svensk Kollektivtrafik vill därför mycket bestämt understryka behovet av att beslutet offentliggörs så snart som möjligt efter att regeringen har fattat beslut. Detta är särskilt viktigt om det görs förändringar i förordningen.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD