



2024-08-12

Ert dnr: LI2023/02028

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Handläggare: Mattias Andersson

Svensk Kollektivtrafiks remissvar

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av remiss förslag

Utredningen föreslår bland annat att

- justeringar av beloppsnivåer
- fortsatt differentiering av provavgifter om de sker dagtid eller kvällar/helger
- Timtaxan kvarstår på 500 kr/timme.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Trafikverkets enhet för Förarprov är en egen resultatenhet och avgifterna verket får ta ut är förordningsreglerade. Avgifterna har enligt Trafikverket inte justerats sedan 2011 och Trafikverket har i tre omgångar med start 2019 inkommit till departementet med anmodan om uppdatering då resultatenheten gått med underskott, vilket slutligen föranlett detta remitterade förslag. Trafikverket hänvisar i sin anmodan kring kostnadsökningar till KPI. Rimligen är denna verksamhet relativt personalintensiv varför jämförelse för göras mot LCI istället. Vi föreslår även att Trafikverket ges en delegation att justera sina avgifter årligen med just förändring i LCI-index från föregående år. Detta skulle sannolik skapa en mer följsam kostnadsutveckling och ge Trafikverket incitament att anpassa sin verksamhet efter det allmänna kostnadsläget.

Vi ser ingenstans i underlaget att myndigheten utrett effektiviseringsmöjligheter som alternativ till avgiftshöjningar innan förslag lagts. Det konstateras enbart att en minskad kostnadsbas skulle det innebära att Trafikverket inte skulle kunna leverera samma grad av service. Detta är säkert sant om man inte samtidigt förändrar processer och rutiner till att bli effektivare.

I förslaget saknas en diskussion om varför avgiften fortsatt ska vara olika för dagtid och kvällar/helger. Är anledningen att täcka högre personalkostnader eller



2024-08-12

är det för att styra bort hög efterfrågan på dessa tider? Att ansöka om pass, vara inlagd på sjukhus, få en sida kopierad på ett bibliotek eller köpa en liter mjölk kostar inte mer en lördagskväll än en tisdagseftermiddag.

I den tidigare regleringen benämndes avgifterna efter de olika körkortsbehörigheterna (AM, A1 etc) i förslaget används istället delvis mer generella beteckningar (2a) omväxlande med koder för behörigheter (3). För tydlighetens skull hade vi gärna sett att beteckningar använts genomgående.

Förslaget innebär att antalet avgiftsklasser går från sex till 14 stycken. Frågan är om strävan efter att hitta exakt kostnadstäckning för varje enskild aktivitet i och med detta går för långt? Transportstyrelsen har redan en sådan avgiftstabell och resultatet är ett flertal årliga justeringar av de enskilda avgifterna vilket skapar bland annat svårighet för branschens verksamheter att budgetera för sina myndighetskostnader och för enskilda att orientera sig i en allt mer komplex värld. Sannolikt ökar även kostnaderna för myndigheterna genom att de behöver bygga upp administration kring att bevaka detta i detalj.

Utifrån ett strikt branshperspektiv är det så klart bra att avgifterna för yrkesförarkompetens och taxiförarlegitimation sänks. Samtidigt höjd priset för körprov för bland annat D (buss) vilket innebär höjningar för branschen. Det är olyckligt att kostnaderna ökar eftersom det kommer minska attraktiviteten att bli bussförare vilket är ett samhällsviktigt bristyrke. De ökade kostnaderna kommer antingen läggas på de enskilda förarna eller trafikföretagen som i sin tur tar ut kostnaden av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD