



2024-10-16

Ert dnr: TSF 2024-48

Transportstyrelsen
kontakt@transportstyrelsen.se

Handläggare: Mattias Andersson

Svensk Kollektivtrafiks remissvar kring Transportstyrelsens förslag på avgifter 2025.

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

Transportstyrelsen bedömer att myndigheten inte kommer att uppnå balans sett över flera år, vilket enligt Regeringens anstånd till Transportstyrelsen skulle vara senast 2028. Vissa underskott har därför strukits av regeringen under 2024.

Transportstyrelsen föreslår trots detta att avgiftsuttaget för tillsyn och annan myndighetsutövning höjs med i snitt 14% med syfte att balansera för det kvarvarande underskottet. Järnväg som område drabbas hårdast med ökning av avgiftsuttaget med 24%, sjöfarten med bara 1%. Totalt räknar Transportstyrelsen med att stärka sina intäkter med 230 mkr för kalenderåret 2025 i och med föreslagna justeringar på en total intäktsmassa om 1 905 mkr.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Höjningarna kommer att drabba en bransch som inte återhämtat sig efter pandemin och som även i en rad andra statliga åtgärder rörande skatter, avdragsmöjligheter och statsbidrag påverkats negativt i konkurrenskraft de senaste åren.

Höjningar som genomförs som berör regionala kollektivtrafikmyndigheter riskerar att leda till ökade taxor för resenärerna, minskningar i trafikutbudet eller att regionerna som kompensation för det ökade kostnadsläget tvingas öka sitt skatteuttag från de boende i sin region. Eftersom den samhällsorganiserade kollektivtrafiken står för mer än 90% av resorna i kollektivtrafiken och en stor andel av kostnaderna för denna trafik är skattefinansierad innebär det att föreslagna höjningar av avgifter indirekt blir en transferering av regionala skatteintäkter till staten och en minskad samhällsnytta för landet genom en mindre attraktiv och mindre nyttjad kollektivtrafik. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför negativ till de föreslagna höjningarna.



2024-10-16

Bristande transparens och redovisning

Det saknas en tydlig redovisning om vad som anses vara höjningar för att kostnaderna ökat jämfört med hur stor andel av höjningen som avses täcka ett tidigare underskott. Remissen saknar beskrivning av hur Transportstyrelsen arbetar för att minska denna årliga ryckighet av sänkningar och höjningar av avgifter. Inte heller finns några resonemang kring alternativ till ökade avgiftsuttag. Vi anser att Transportstyrelsen ska undersöka möjligheterna att effektivisera verksamheten och göra mer för samma avgiftsbelopp genom tex förändra tillsynsprocesserna och öka digitaliseringen. Istället för att årligen justera sina avgifter uppåt.

Då Transportstyrelsen i stort sett vid varje tidigare avgiftsförändringsförslag hävdade obalanser mot budget och behov av kraftiga justeringar både mot överskott och underskott har Svensk Kollektivtrafik i tidigare års remissvar utvecklat dessa resonemang. Vi hänvisar därför till tidigare års remissvar vad avser våra mer detaljerade synpunkter i dessa frågor.

Särskilt allvarliga höjningar denna gång

Hela kollektivtrafikbranschen lider idag brist på förarpersonal, prognoser visar på en ökad bristsituation framöver, inom tre år behöver tåg, buss och taxi tillsammans anställa mer än 17 000 nya förare. Varje tillkommande eller ökning av avgifter för enskilda medarbetare är därför särskilt allvarliga och minskar attraktionen för att kvarstanna och återkomma till branschens bristyrken. Bristerna är idag så pass stora i vissa regioner att man tvingas ställa in trafik, vilket alltså framför allt drabbar de resenärsgupper som inte har alternativa möjligheter att transportera sig.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD