



2021-01-15

Ert dnr: I2020/03295

i.remissvar@regeringskansliet.se
lars.falksveden@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Förslag till ändring i förordningen (2020:713) om ersättning till regionala kollektivtrafikmyndigheter för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,66 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 92 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av promemorians förslag

I promemorian föreslås att ersättning ges, i den utsträckning det finns tillgängliga medel, för minskade biljettintäkter till följd av utbrottet av covid-19. Ersättningen ska beräknas utifrån minskningen av den regionala kollektivtrafikmyndighetens biljettintäkter under perioden den 1 januari 2021 till den 30 juni 2021 jämförd med motsvarande period 2019, och därefter justeras i förhållande till hur trafikutbudet, mätt i platskilometer (tillgängliga sitt- och ståplatser multiplicerade med färdade kilometer), förändrats mellan dessa perioder.

Om tillgängliga medel understiger den ersättning som kan ges, ska ersättningen sättas ned med samma procentsats för samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter som ska ges ersättning.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Generella och övergripande synpunkter

Vi noterar att riksdagen i sitt beslut om den nya pandemilagen slagit fast att regeringen ska återkomma med förslag som innebär att verksamheter som ekonomiskt drabbas av restriktioner som huvudregel ska ersättas. För kollektivtrafiken kan noteras ett detta ännu inte skett på ett tillfredsställande sätt.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-01-15

Syftet med förslaget beskrivs inte i det remitterade underlaget, men av pressmeddelandet om remissen¹ framgår att syftet med den förändrade ersättningsmodellen och kravet på att upprätthålla trafikvolymen är att säkerställa att tillräckligt många tåg och bussar körs så att det inte blir trängsel i kollektivtrafiken. Departementet skriver att den pågående pandemin ställer stora krav på att kollektivtrafiken bedrivs på ett säkert sätt för att undvika smittspridning. Turtäthet och kapacitet behöver därför upprätthållas i den omfattning som krävs för att minska risken för trängsel. Dessutom understryker departementet att regeringen är noga med att de skattemedel som i budgeten avsätts för minskade biljettintäkter under coronapandemin kommer ut i verksamheterna.

Coronapandemin har halverat kollektivtrafikresandet i Sverige. Kollektivtrafikresandet har minskat från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till som lägst 14,9 procent under april 2020. Därefter har kollektivtrafikandelen ökat till 21 procent i september, för att sedan minska igen. Resandeminskningen är en direkt konsekvens av regeringens och de statliga myndigheternas rekommendationer om att inte resa med kollektivtrafiken och att arbeta hemifrån.

Det minskade kollektivtrafikresandet har lett till kraftigt minskade biljettintäkter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen. För 2020 kommer det samlade intäktsbortfallet att uppgå till 7,4 miljarder kronor enligt en prognos från SKR, medan regeringens stödpaket till kollektivtrafiken för 2020 på 3 miljarder bara räckte för att täcka inkomstbortfallet fram till midsommar. För 2021 är den utlovade compensationen ännu mindre, bara 2 miljarder för hela året, trots att intäktsbortfallet kan antas bli lika stor 2021 som under år 2020.

Eftersom alla verksamheter inom en region är skyldiga att visa upp en ekonomi i balans har alla regionala kollektivtrafikmyndigheter en skyldighet gentemot sina ägare att anpassa sin verksamhet till det faktiska resandet. Besparingarna kommer att ske i två steg. Först används allt eget kapital som skulle använts till nyinvesteringar och utbyggnad av kollektivtrafiken till att upprätthålla trafiken. Investeringar som skulle ökat kvaliteten på kollektivtrafiken, förbättrat människors tillgänglighet till samhället och minskat klimatutsläppen. Vissa regionala kollektivtrafikmyndigheter kan behöva ta av pensionsavsättningarna för att undvika kraftiga neddragningar. Därefter kommer de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att få sparbetning.

När de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får sparbetning har de tre möjligheter. Att höja biljettpriserna, dra in turer eller att lägga ned hela linjer. Samtliga alternativ leder till minskat kollektivtrafikresande, uppsagd personal, krympande arbetsmarknadsregioner och ökade klimatutsläpp. Under pandemin riskerar neddragningarna i trafiken dessutom att leda till ökad trängsel och ökad smittspridning.

De minskade intäkterna och ökade kostnaderna i kombination med den otillräckliga compensationen kommer leda till en nedåtgående spiral av

¹ [Regeringen föreslår skärpta krav när coronastödet till kollektivtrafiken ska fördelas. Pressmeddelande från Infrastrukturdepartementet, 18 december 2020](#)



2021-01-15

omfattande sparbetning som om de genomförs kommer att permanenta det låga kollektivtrafikresande för många år framåt. Det som behövs för att upprätthålla trafikvolymen är därför att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kompenseras fullt ut för de minskade biljettintäkterna under coronapandemin.

När det gäller att kollektivtrafiken ska bedrivas på ett säkert sätt för att undvika smittspridning så gör de regionala kollektivtrafikmyndigheterna redan sitt yttersta för att förhindra trängsel och minska smittspridningen, bland annat genom att köra full trafik, trots få resenärer och kraftigt minskade biljettintäkter. Många regionala kollektivtrafikmyndigheter har dessutom förstärkt trafiken med extraturer för att minska risken för trängsel ytterligare. Förslaget till ersättningsmodell, liksom skrivningarna i pressmeddelandet kan uppfattas som ett ifrågasättande från regeringens sida av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas agerande. Istället för att bli ifrågasatta efterlyser Svensk Kollektivtrafik och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ett ökat samarbete med regeringen.

Platskilometer trubbigt mått med dålig träffsäkerhet för att minska risken för trängsel

Svensk Kollektivtrafik vill understryka att måttet platskilometer är ett mycket trubbigt mått med dålig träffsäkerhet för att uppnå syftet om att minska risken för trängsel och smittspridning i kollektivtrafiken.

Platskilometer ger en viss indikation, men utelämnar många av de insatser och åtgärder som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vidtagit för att minska risken för trängsel, exempelvis fångar måttet inte de analyser som löpande görs av resandeflödet över trafikdygnet. Dessa analyser är nödvändiga, eftersom resandet med kollektivtrafiken under pandemin både skiljer sig i förhållande till normläget och varierar över tid. Inte heller de anpassningar av trafiken som görs på både kort och lång sikt i form av förstärkningar och omfördelning av trafik till stråk och tider med högre risk för trängsel fångas av måttet.

Platskilometer visar inte heller de omfattande informations- och kommunikationsinsatser som görs om t.ex. gällande riktlinjer från Folkhälsomyndigheten och om vilka linjer och vid vilka tidpunkter som risk för trängsel finns, så att resenärerna kan planera nödvändiga resor till avgångar där det är mindre risk för trängsel. Måttet ger därför en missvisande bild som riskerar att styra fel.

En dimension som helt saknas i förslaget är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör strukturella förändringar hela tiden och styr sin verksamhet långsiktigt via trafikförsörjningsplaner, trafikpliktsbeslut och upphandlingar. Det innebär att trafikförändringar som genomförs 2021 kan ha planerats många år innan och helt frikopplat till en pandemi. Det kan bland annat handla om trafikeffektiviseringar där samhällsekonomiskt olönsam trafik tas bort. Sådana minskningar borde snarare belönas än straffas av staten.

Ersättningsmodellen riskerar att få helt orimliga konsekvenser

Förslaget bygger på tanken att det bara är beslut som fattas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som påverkar antalet producerade platskilometer, men det stämmer inte. Även andra aktörer, framförallt staten, fattar beslut som



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-01-15

påverkar antalet platskilometer. Detta leder till att förslaget riskerar att få helt orimliga konsekvenser för kollektivtrafiken och kollektivtrafikresenärerna. För att ta några exempel:

- Varje år minskar staten genom Trafikverket antalet "färdade" platskilometer i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik genom att sänka hastigheten på banor med eftersatt underhåll, göra avhjälpande underhåll när det blivit stopp i trafiken, genomföra planerade underhållsåtgärder och stänga av tågtrafiken vid risk för oväder. Detta kommer att minska ersättningen till berörda kollektivtrafikmyndigheter.
- Trafikverket tilldelar dessutom tåglägen. Det innebär att oavsett ambition att bedriva kollektivtrafik och erbjuda en viss nivå när det gäller platskilometer så hindras regionala kollektivtrafikmyndigheter genom de prioriteringskriterier som Trafikverket tillämpar. Regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg prioriteras bort till förmån för konkurrerande kommersiella fjärrtågsoperatörer, eftersom fjärrtågen enligt kriterierna har högre prioritet vid fördelningen av spårkapacitet. Även inför trafikåret 2021 har flera av våra medlemmar bortprioriterats och planerade avgångar ställts in. Regionala kollektivtrafikmyndigheter har härigenom hindrats att bedriva attraktiv och rationell tågtrafik och antalet platskilometer har minskats jämfört med föregående trafikår.
- Den tillfälliga covid-19-lagen ger staten mycket långtgående möjligheter att minska antalet platskilometer för en, några eller alla regionala kollektivtrafikmyndigheter i landet genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att begränsa den tid under vilken trafiken bedrivs och införa andra åtgärder för att förhindra smittspridning. Till detta kommer att regeringen får meddela föreskrifter om att kollektivtrafik inte får bedrivas. Dessutom kommer en länsstyrelse i enskilda fall få besluta om begränsningar som avser kollektivtrafik. I vårt remissvar angående covid-19-lagen pekade vi även på att den lagen riskerar att leda till sämre arbetsmiljö och ökat hot och våld gentemot kollektivtrafikens personal när människor vägras tillträde eller avvisas från kollektivtrafiken, vilket i sin tur kan leda till skyddsombuden fattar beslut om skyddstopp i kollektivtrafiken. Även dessa statliga åtgärder kommer att minska compensationen till våra medlemmar.
- Andra beslut och händelser som påverkar antalet platskilometer, och därmed ersättningen till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, och som ligger utanför de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kontroll är antalet sjukskrivningar, som inte behöver vara coronarelaterade, bland trafikpersonalen, liksom stridsåtgärder mellan arbetsgivare och fackföreningar. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är inte arbetsgivare för trafikpersonalen eftersom nästan intill all kollektivtrafik är upphandlad från kommersiella trafikföretag.
- En annan helt orimlig konsekvens av förslaget uppkommer om någon eller några regionala kollektivtrafikmyndigheter under 2019 gjorde tillfälliga ökning av antalet platskilometer, exempelvis på grund av ett större



2021-01-15

evenemang i regionen. När beslutet om tillfällig ökning av utbudet gick det inte att förutse att de skulle bli straffade för det två år senare genom minskad ersättning. Även nivån på banarbetena varierar. Om 2019 var ett år med lite banarbeten på en stark pendlarlinje och 2021 har banarbeten så kommer det automatiskt att påverka negativt på grund av tvingande trafikreduceringar (som aldrig kommer att kunna hämtas hem med ersättningsbussar).

Vid statliga beslut riskerar förslaget att leda till att kollektivtrafiken och kollektivtrafikresenärerna utsätts för dubbel bestraffning. Först en gång när staten fattar beslut som minskar utbudet av kollektivtrafik och därefter en gång till när berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter får lägre ersättning för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19.

För att undvika att förordningen får helt orimliga konsekvenser behöver förordningen förtydligas så att beslut och händelser som ligger utanför de regionala kollektivtrafikmyndigheternas inflytande inte kommer att påverka ersättningen till regionala kollektivtrafikmyndigheter för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19.

Det kan också ifrågasättas om det är rimligt att basera ersättningen på platskilometer, som i många fall inkluderar ståplatser, i ett läge där just pandemiträngsel fokuserat på att inte ha stående resenärer. Detta kommer rimligen även att vara fallet under första halvan av 2021.

Förordningen kommer att få liten styrande effekt

Eftersom justeringen av ersättningen för respektive regional kollektivtrafikmyndighet beror på hur de övriga kollektivtrafikmyndigheterna agerar så kan de inte förutse konsekvenserna av olika alternativa beslut om förändringar av trafikvolymen. Om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte kan bedöma vilka effekter som deras olika handlingsalternativ kommer att få så har de svårt att göra medvetna och underbyggda val. Detta minskar naturligtvis förordningens styrande effekt på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Bristfällig statistik riskerar att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fel kompensation

I det utskickade förslaget framgår det inte vilken statistik som antalet platskilometer ska baseras på, men vi antar det ska baseras på Trafikanalys statistik. Svensk Kollektivtrafik vill påpeka att definitionen av platskilometer i förslaget inte överensstämmer helt med Trafikanalys definition.

Som Trafikanalys redovisat sin kvalitetsdeklaration av statistiken om regional linjetrafik² är statistiken om platskilometer bristfällig. Där framgår att det saknas uppgifter om platskilometer för tåg i tretton län och om platskilometer för buss i fyra län. I dessa fall har uppgifterna ersatts med antagna värden. I vilken utsträckning som dessa antagna värden överensstämmer med verkligheten är svårt att bedöma.

² [Trafikanalys \(2020\) Trafikanalys kvalitetsdeklaration. Regional linjetrafik 2019](#)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-01-15

Till detta kommer att även beräkningen av platskilometer bygger på schabloner angående fordonens platskonfiguration, antingen beräknade av regionala kollektivtrafikmyndigheterna i samband med inlämning av statistik till Trafikanalys eller av Trafikanalys vilka erbjuder stödmodeller kring antaganden.

Klart är att det finns en osäkerhet i en stor del av uppgifterna, men det går inte att bedöma omfattningen av osäkerhet och inte heller vilka län som detta påverkar. Det finns därför betydande risk för att bristerna i statistiken kan ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna felaktig kompensation.

Sammanfattande synpunkt

Sammanfattningsvis anser Svensk Kollektivtrafik att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kompenseras fullt ut för de minskade biljettintäkterna under utbrottet av covid-19.

Dessutom avstyrker Svensk Kollektivtrafik med ovan anförda skäl förslaget till ändring i förordningen (2020:713) om ersättning till regionala kollektivtrafikmyndigheter för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19. Svensk Kollektivtrafik anser att den ursprungliga förordningens ersättningsmodell bör fortsätta att gälla, med uppdatering av avsedd tidsperiod.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD Svensk Kollektivtrafik