

Regeringskansliet

Yttrande över promemorian Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken

Region Kalmar län anser att det i grunden är bra att stärka det kollektiva resandet genom att subventionera månadsbiljetter för periodbiljett (28–31 dagar), med obegränsat resande. Genom att fokusera på periodbiljett riktas stödet främst till arbets- och studiependlare vilket förbättrar de ekonomiska förutsättningarna för dessa resenärsgupper.

Förslaget kan även bidra till att fler väljer hållbara resealternativ genom att använda kollektivtrafiken i stället för bilen för sina arbets- och studieresor.

Det är viktigt att betona att det finns betydande ekonomiska och operativa risker som behöver belysas närmare. Innan förordningen fastställs bör dessa risker analyseras ytterligare och vissa delar av förslaget förtydligas eller justeras för en ändamålsenlig tillämpning.

Region Kalmar läns yttrande och riskbedömning

1. Risk för otillräcklig finansiering

Enligt den föreslagna förordningens 10§ får bidrag lämnas som helfinansiering av den föreslagna prissänkningen om 50 procent. Samtidigt föreslås att statsbidraget ska reduceras proportionellt för samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter om de avsatta medlen om 6,5 miljarder kronor inte är tillräckliga.

Detta innebär en betydande ekonomisk risk för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Om efterfrågan på de rabatterade biljetterna blir större än beräknat riskerar regionerna att drabbas av ett omfattande intäktsbortfall som inte fullt ut kompenseras av staten. Eftersom bidraget söks och betalas ut i efterhand saknar regionerna möjlighet att påverka eller hantera en sådan situation för att kompensera utebliven ersättning.

Mot denna bakgrund bör staten garantera full kompensation för det faktiska intäktsbortfall som uppstår till följd av förordning om tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken.

2. Risk med utbetalning i efterhand

Av den föreslagna förordningens 6 och 9 §§ framgår att statsbidrag ska ansökas om vid tre olika tillfällen och utbetalas i efterhand. Detta innebär att regionerna under längre perioder behöver bära kostnaderna själva och ligga ute med betydande belopp, vilket kan påverka likviditeten.

För att minska denna risk bör ett system med förskottsutbetalningar övervägas. En möjlig modell är att utbetalningarna baseras på prognostiserad försäljning för att därefter justeras genom en avstämning mot faktiskt utfall. En sådan ordning skulle minska belastningen på regionernas likviditet samtidigt som staten skulle behålla möjligheten att säkerställa en korrekt användning av medlen.

3. Risk med tidsramen

Förordningen föreslås träda i kraft den 28 juli 2026 men ska omfatta resor som genomförs från och med den 1 juli 2026. Tidsramen är mycket snäv och den administrativa belastningen för regionerna riskerar att underskattas. Att anpassa tekniska biljettsystem, genomföra eventuella ändringar i resevillkor samt säkerställa en fungerande administration med en tydlig information till resenärerna är processer som kräver tid. Det finns därför ett behov av att snarast tillhandahålla tydliga och detaljerade föreskrifter samt vägledningar, så att biljettsystemen kan förberedas och anpassas i tid.

4. Risk med endast aktiverade periodbiljetter som grund för ersättning

Av promemorians förslag till förordning framgår det i 4 § att bidrag endast får lämnas för månadsbiljetter som har börjat användas senast den 1 december 2026.

Aktiveringstiden för periodbiljetter varierar mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och uppgår till mellan 30 och 365 dagar. Aktiveringstiderna är i flera fall dessutom samordnade mellan olika regioner för att underlätta ett gränsöverskridande resande. För flera regioner innebär detta att en eventuell förändring av de gemensamma resevillkoren, där aktiveringstiden ingår, är en komplex process.

Så som förordningen är utformad i förslaget innebär den att periodbiljetter som köps senast den 1 december 2026 men aktiveras vid ett senare tillfälle inte omfattas av den statliga ersättningen. Kostnaden för dessa biljetter riskerar därmed att belasta regionerna.

5. Behov av förtydligande avseende rapportering av sänkt pris vid ansökan om ersättning till Naturvårdsverket

I promemorians förslag till förordning anges i 7 §, som reglerar ansökan, om ersättning till Naturvårdsverket, att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska lämna uppgifter om priset på den månadsbiljett som sänks i enlighet med 4 §, det beslutade pris som gällde den 1 maj 2026 samt underlag som styrker prissänkningen för de sålda månadsbiljetterna.

Det finns här behov av att förtydliga att samtliga dessa uppgifter avser det pris på periodbiljetten som den regionala kollektivtrafikmyndigheten har beslutat om. Anledningen är att det slutliga priset för resenären kan variera inom ett län, eftersom vissa kommuner väljer att lämna ytterligare subventioner för periodbiljetten.

Hur en kommun väljer att utforma eller hantera sina egna subventioner med anledning av den nya förordningen är inte något som den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan påverka eller besluta om, med grund i det kommunala självstyret.

För att undvika missförstånd i samband med ansökan om ersättning till Naturvårdsverket bör det därför förtydligas i 7 § att det i samtliga delar av ansökningsprocessen är den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslutade pris på periodbiljetten som ska redovisas, styrkas och rapporteras.

6. Länets seniorbiljett för pensionärer behöver inkluderas i subventionen Region Kalmar län förutsätter att det ekonomiska stödet som uppgår till hälften av periodbiljettens kostnad även omfattar den befintliga seniorbiljetten som riktar sig till länets invånare som är minst 67 år. Den biljettypen möjliggör ett obegränsat resande för pensionärer inom hela länet vid lågtrafiktider under en 30-dagarsperiod. Seniorbiljetten är redan idag kraftigt subventionerad av Region Kalmar län, men en tillfällig nationell subventionering av biljettpriset gynnar även denna resenärsgrupp ytterligare.