

Remissvar från Resenärerna angående promemorian Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken

Resenärerna delar regeringens och andras analys av att kriget i Iran och stängningen av Hormuzsundet har inneburit en betydande störning på de globala energimarknaderna och medfört snabba prisökningar på bl.a. olja. I likhet med andra inser vi också att effekterna bedöms kvarstå även efter ett eventuellt öppnande av sundet. 80 % av Sveriges oljeimport går till transportsektorn. Resenärerna välkomnar därför att regeringen vill stödja kollektivtrafiken med 6,5 miljarder kr. Vi anser också att det är angeläget att i ökad utsträckning möjliggöra alternativa färd sätt med en mer effektiv energianvändning och underlätta resande med kollektivtrafik.

Permanent förbättrade villkor – inte bara tillfälligt stöd

Men så som det uttrycks i promemorian är det svårt att förutse vad effekterna på beteende- och resmönster kommer att bli. Resenärerna anser att kollektivtrafiken inte bara bör få tillfälligt stöd utan permanent ges bättre förutsättningar. Resenärerna har flera förslag:

1) Se till hela kollektivtrafiken – inte bara den regionala

Regeringen anger höjt råoljepris som skäl för att stödja kollektivtrafiken. För att minska den stora sårbarhet som import av fossil olja medför måste kollektivtrafiken graderas upp och rustas för att ta emot resenärer från både flyg och väg. Flyg är det i särklass mest energikrävande transportslaget och även det transportslag där de fossilfria alternativen är mest begränsade samt dyrast att använda. Kollektivtrafik inte bara viktig för regional tillgänglighet – även länsöverskridande tillgänglighet.

2) Stoppa banavgiftshöjningen för persontrafik

Enligt Trafikanalys närmar sig järnvägstrafiken i dag full täckning av sina samhällsekonomiska kostnader. Banavgifter och andra avgifter täcker i hög grad kostnader för slitage, olyckor och utsläpp. Så är inte fallet för väg och flyg. Gapet mellan trafikslagen har ökat. Banavgifterna har stigit med över 600 procent på 15 år och utgör i dag en betydande del av tågföretagens kostnader. 30/4 2026 beslutade Trafikverket att banavgifterna för persontrafik ska höjas med cirka 15 procent från och med 1/1 2028. Marginalerna för att köra kollektivtrafik är små. Därför leder en ökning av banavgifter till höjda biljettpriser. Banavgiftshöjningen måste stoppas för att inte göra det dyrare att resa med tåg.

3) Bred överenskommelse om järnvägsutbyggnad

Resenärerna efterlyser en bred överenskommelse om den järnvägsutbyggnad som behövs för att ta emot fler resenärer, göra tågtrafiken mindre störningskänslig och underlätta för att underhållsåtgärder kan genomföras utan större avbrott i tågtrafiken. Kollektivtrafik är avgörande för att göra trafiken fossilfri och energieffektiv. Väl fungerande kollektivtrafik är även strategisk för att stärka Sveriges beredskap och minska sårbarhet i samband med krigs- och krissituationer. Det föreligger således åtskilliga motiv till att staten ska ta ett övergripande ansvar för att stärka kollektivtrafiken långsiktigt.

4) Förmånsskatt på kollektivtrafik bör tas bort

Det är klokt att staten ger stöd till kollektivtrafik, men även arbetsgivare bör uppmuntras att underlätta för att de anställdas resor i högre utsträckning sker med kollektiva färdmedel istället för bil. Nuvarande förmånsskatt på kollektivtrafikstöd som arbetsgivare erbjuder sina anställda beskattas som en löneförmån, vilket gör det dyrare för både arbetsgivare och anställda att välja hållbart resande. Att ta bort förmånsskatten för kollektivtrafikstöd gör det mer enklare att resa energieffektivt och underlättar för regionala trafikföretag, kollektivtrafikföretag och de anställda inom kollektivtrafiken.

5) Färdmedelsneutrala reseavdrag

Nu gällande regler för reseavdrag gynnar bilresor framför kollektivtrafik och leder till ökat beroende av fossil energi samt minskat resande med tåg och buss. En färdmedelsneutral modell gör systemet mer rättvist och hållbart – samma skattelättnad för samma avstånd, oavsett det gäller bil, kollektivtrafik eller cykel.

6) Långsiktiga villkor för nattågstrafik via ett separat anslag i statsbudgeten

Nattåg kan inte, som ett dagtåg, nyttjas fram och tillbaka flera gånger under dygnet. Sov- och liggvagnar rymmer färre passagerare jämfört med dagtåg. Det gör att grundkostnaden är hög. I regeringens vårbudget 2026 fanns inga nya anslag till nattåg. Nattågen körs i dag genom ett nödavtal som löper ut den 31/12 i år. Från och med 13/4 halverade Trafikverket trafiken till övre Norrland för att få ner kostnaderna. Man har haft två nattliga linjer till övre Norrland varje dygn. Från 13/4 vänder den ena efter omkring halva vägen – i Umeå. Såväl civil som militär beredskap motiverar ett statligt ansvar och åtagande för trafik med nattåg. Nattågen är viktiga för turistnäring, regionalpolitik och grupper med låg inkomst.