

SKR - Remiss av promemorian Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken

Sammanfattning (SKR:s sammanfattande ställningstaganden)

- SKR ser positivt på regeringens initiativ till att bidra till en mer attraktiv kollektivtrafik men anser att även färdtjänst ska ingå.
- SKR anser att det är avgörande att den förordning som nu remitteras speglar de villkor som faktiskt kommer att gälla.
- Det är mycket svårt att bedöma om bidraget ger full kostnadstäckning och modellen medger inte ersättning för tillkommande kostnader. SKR menar att detta innebär ett ekonomiskt risktagande för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.
- SKR framhåller att tillfälliga prisåtgärder ger begränsade och kortvariga effekter. SKR efterlyser långsiktiga och stabila finansieringslösningar och ser fram emot en fortsatt dialog om satsningar som gagnar ökat resande med kollektivtrafiken.

Allmänna synpunkter

Positivt att stärka kollektivtrafiken

SKR ser positivt på regeringens initiativ till att bidra till en mer attraktiv kollektivtrafik och bidra till att fler väljer hållbara resalternativ. Lägre biljettpreiser kan sänka trösklarna för hållbart resande och bidra till ökad tillgänglighet. SKR anser att även färdtjänst ska omfattas. Annars riskerar initiativet att inte nå alla de resenärer som är beroende av samhällets transporter för arbete och vardag. Kollektivtrafikens aktörer, inklusive SKR, har enats om det nationella målet att 4 av 10 motoriserade resor ska vara kollektiva år 2030. SKR har påtalat att dagens finansieringsmodeller inte räcker till och att ekonomiska styrmedel är en avgörande faktor för att få fler att resa kollektivt.

Förberedelser har påbörjats och förutsättningarna måste ligga fast

Genomförandetiden är mycket kort och förberedelsearbete har redan inletts hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Staten har därmed i praktiken initierat ett omfattande arbete redan innan förordningen är beslutad.

Mot denna bakgrund är det avgörande att den förordning som nu remitteras speglar de villkor som faktiskt kommer att gälla. Regionala kollektivtrafikmyndigheter har under betydande tidspress redan behövt fatta politiska beslut, planera anpassningar av biljettsystem, information till resenärer, sett över affärsregler, avtalsrelationer, samt trafikutbud. Staten måste därför ta ansvar för att de förutsättningar som nu kommuniceras också gäller hela vägen till det faktiska genomförandet. Det enda som möjligen kan gagna den fortsatta processen är vissa förtydliganden som rör användning, aktivering och försäljning av månadsbiljetter. Sådana ändringar behöver kommuniceras omgående.

Betydande osäkerhet kring finansiering och kostnadstäckning

I förslaget till förordning anges att bidrag för sänkning av priset på månadsbiljetter får lämnas i den utsträckning medel finns tillgängliga. I den extra ändringsbudgeten föreslås 6,5 miljarder kronor, vilket enligt regeringens bedömning ska möjliggöra full ersättning till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna under den aktuella perioden.

SKR har inte haft möjlighet att bedöma om det föreslagna beloppet är tillräckligt, men instämmer i promemorians bedömning att effekterna på resande och beteendemönster är svåra att förutse. SKR vill samtidigt understryka att ett ökat antal sålda månadsbiljetter inte nödvändigtvis innebär ökade intäkter, eftersom dessa kan öka på bekostnad av andra biljettyper som kan ha större betydelse för intäktsnivåerna. Sammantaget innebär detta att det är mycket svårt att bedöma om bidraget ger full kostnadstäckning, vilket medför ett betydande ekonomiskt risktagande för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Enligt förslaget ska bidraget beräknas utifrån antalet sålda månadsbiljetter med sänkt pris. SKR konstaterar att flera relevanta kostnadsposter inte beaktas. Det gäller exempelvis kostnader för utökat trafikutbud till följd av ökad efterfrågan, administrativa och systemrelaterade anpassningar, informations- och införandekostnader samt intäktsbortfall till följd av förändrad biljettmix. Dessa kostnader belastar kommuner och regioner utan motsvarande ersättning.

SKR ser positivt på att ansökningsförfarandet är uppdelat i tre perioder, vilket möjliggör en successiv uppföljning av förutsättningarna. Samtidigt säkerställer modellen varken full kostnadstäckning eller ersättning för tillkommande kostnader. SKR avser därför att löpande följa reformens kostnader med stöd av medlemmarna.

Stödet betalas ut i efterhand. Intäktsbortfallet uppstår redan tidigare, vilket innebär ett initialt likviditetstapp för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, med uteblivna intäkter som följd. SKR anser därför att handläggningen hos Naturvårdsverket måste ske skyndsamt, och att förordningen även bör reglera en tidsram för utbetalningarna, lämpligen senast en månad efter att redovisningen har lämnats in.

Behov av långsiktighet och bättre förutsättningar för ökat resande

Stödet föreslås vara tidsbegränsat till andra halvåret 2026, vilket kan bidra till ett ökat resande under perioden. Erfarenheter visar dock att kortsiktiga subventioner i

begränsad utsträckning påverkar långsiktiga resmönster och riskerar att skapa ryckighet i systemet.

SKR vill framhålla att priset är en viktig, men inte avgörande, faktor för resande. Utbud, tillförlitlighet och tillgänglighet har minst lika stor betydelse. Det finns dessutom en fördelningspolitisk effekt som innebär att åtgärden kan få störst genomslag i områden där kollektivtrafiken redan är väl utbyggd.

För att uppnå varaktiga effekter och ett ökat kollektivt resande krävs stabila planeringsförutsättningar, långsiktiga finansieringslösningar samt investeringar i kapacitet och infrastruktur. Vid en möjlig fortsättning av statligt stöd för reducerade biljettpriser efterlyser SKR ökad flexibilitet i genomförandet, möjlighet till regionala anpassningar, en tydligare ersättningsmodell som även beaktar indirekta kostnader samt en mer realistisk implementeringstid.

SKR ser fram emot en fortsatt dialog med regeringen om satsningar och investeringar som över tid gagnar ökat resande med kollektivtrafiken.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson
Ordförande