

Klimat och Näringsdepartementet

[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia

[nils.westling@regeringskansliet.se](mailto:nils.westling@regeringskansliet.se)

## Remissvar - av promemorian Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken

Tåg företagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 100 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tåg företagen har tagit del av promemorian Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken KN2026/01173.

### Tåg företagens yttrande

#### Sammanfattning

Tåg företagen har i tidigare remissvar, liksom inom ramen för arbetet 4 av 10 tillsammans med Sveriges Bussföretag och Svensk Kollektivtrafik, pekat på att dagens styrmedel inte är transportneutrala. I flera avseenden gynnar de i stället bilresor framför kollektivtrafik. Mot denna bakgrund är det nu aktuella förslaget om ett tillfälligt statsbidrag för att sänka priset på månadsbiljetter i kollektivtrafiken ett positivt steg i rätt riktning.

Samtidigt behöver förslaget sättas in i ett bredare transport- och skattepolitiskt sammanhang. De samlade styrmedlen präglas fortfarande av betydande obalanser mellan trafikslagen. Detta gäller inte minst skattesystemets utformning, där olika regelverk och ekonomiska incitament sammantaget gör det relativt mer fördelaktigt att välja bilen. Staten har dessutom vid upprepade tillfällen, exempelvis genom sänkt skatt på bensin och diesel, bidragit till att ytterligare stärka vägtrafikens konkurrenskraft.

Tåg företagen ser mot denna bakgrund en tydlig risk i att det aktuella förslaget är tidsbegränsat. Tillfälliga subventioner av kollektivtrafikens biljettpriser riskerar att fungera som en kompensation för, snarare än en korrigerande av, de underliggande strukturella obalanser som präglar transportsystemet.

Tåg företagen anser därför att åtgärder av detta slag bör ges en mer långsiktig inriktning. En kommande regering, oavsett politisk sammansättning, bör överväga hur denna typ av satsningar kan permanentas som en del av en bredare politik för att åstadkomma mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen. En sänkning av taxorna i den upphandlade kollektivtrafiken bidrar till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen, vilket är positivt.

Samtidigt kvarstår och förstärks snedvridningen mellan upphandlad och kommersiell tågtrafik. Pendlare med månadskort för sträckor och reserelationer där pendlingen sker i kommersiella tåg lämnas i praktiken utan motsvarande stöd. Samtidigt blir prisskillnaden mellan de redan subventionerade biljettyper som omfattas och de enkelbiljetter och kommersiellt prissatta biljetter som inte omfattas ännu större. Detta riskerar att försvaga förutsättningarna för kommersiellt driven trafik och förstärka obalanserna i systemet.

Parallellt aktualiseras behovet av en välfungerande och kapacitetsstark järnvägsinfrastruktur och fordonsflotta. Det är svårt att fullt ut bedöma efterfrågeeffekten av prissänkningen, men det är rimligt att anta att det blir ett ökat resande. Om detta inte snabbt kan mötas med fler avgångar kommer det att bli ökad trängsel på befintliga tåg.

### **Förslaget innehåll i sammanfattning**

Förslaget innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter kan få statligt bidrag för att halvera priset på månadsbiljetter under perioden 1 juli–1 december 2026. Bidraget beräknas utifrån antalet sålda rabatterade biljetter och utgår som hel finansiering av prissänkningen, med en proportionell nedjustering om tillgängliga medel inte är tillräckliga. Ansökan prövas av Naturvårdsverket vid tre fasta ansökningstillfällen, och stödet omfattar även gränsöverskridande biljetter till Köpenhamn.

### **Tågföretagens allmänna omdöme**

Tågföretagen anser att förslaget ligger i linje med ambitionen att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och göra det mer ekonomiskt fördelaktigt att resa kollektivt. På kort sikt kan åtgärden bidra till ett ökat resande och därigenom stärka kollektivtrafikens marknadsandel.

Tågföretagen har i tidigare remissvar, liksom inom ramen för arbetet 4 av 10 tillsammans med Sveriges Bussföretag och Svensk Kollektivtrafik, pekat på att dagens styrmedel inte är transportneutrala. I flera avseenden gynnar dessa bilresor framför kollektivtrafik.

Detta gäller inte minst skattesystemets utformning, där olika regelverk och ekonomiska incitament sammantaget gör det relativt mer fördelaktigt att välja bilen. Staten har därutöver vid upprepade tillfällen, exempelvis genom sänkt skatt på bensin och diesel, bidragit till att ytterligare stärka vägtrafikens konkurrenskraft. Sammantaget innebär detta att kollektivtrafiken verkar under mindre gynnsamma ekonomiska förutsättningar än konkurrerande färdmedel.

Mot denna bakgrund är det aktuella förslaget ett positivt steg i rätt riktning, men det adresserar inte de underliggande strukturella obalanser som präglar transportsystemet.

## **Risker med tidsbegränsning**

Tåg företagen ser en tydlig risk i att förslaget är tidsbegränsat. Tillfälliga subventioner av kollektivtrafikens biljettpriser riskerar att fungera som en kompensation för, snarare än en korrigerande av, de grundläggande obalanser som finns mellan trafikslagen.

Denna problematik förstärks om staten samtidigt genom andra åtgärder bidrar till att sänka kostnaderna för bilresande. Om exempelvis skatten på bensin och diesel reduceras riskerar effekten av stödet till kollektivtrafiken att helt eller delvis motverkas.

Ur ett näringspolitiskt perspektiv är det därför centralt att politiken utformas samlad och långsiktigt. För att skapa rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen krävs stabila och transportneutrala styrmedel som verkar i samma riktning över tid.

Tåg företagen anser därför att åtgärder av detta slag bör ges en mer varaktig inriktning. En kommande regering, oavsett politisk sammansättning, bör överväga hur satsningar som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft kan utformas långsiktigt i syfte att korrigera dagens strukturella obalanser.

## **De snedvridna konkurrensvillkoren mellan upphandlad och kommersiell tågtrafik förstärks**

En kraftig sänkning av taxorna i den upphandlade kollektivtrafiken jämnar ut villkoren mellan kollektivt åkande och bil. Detta är ett positivt och rimligt steg i rätt riktning. Samtidigt riskerar de snedvridna konkurrensförutsättningarna mellan upphandlad och kommersiell tågtrafik att förstärkas.

Medan de resenärer som färdas med de regionala trafikmyndigheternas månadskort får en kraftig prissänkning, lämnas de resenärer som pendlar på sträckor med kommersiella tåg utan motsvarande kompensation. Det kan t.ex. handla om pendlare med månadskort på sträckan Gävle-Stockholm, något som kommer att uppfattas som orättvist och svårt att förklara.

Vidare innebär förslaget att prisskillnaden mellan redan subventionerade biljettyper som omfattas av prissänkningen, och de enkelbiljetter och kommersiellt prissatta biljetter som inte gör det, blir ännu större. Det riskerar att ytterligare försvaga förutsättningarna för kommersiellt driven trafik i förhållande till upphandlad trafik och förstärka obalanserna i systemet.

## **Ökade behov av fungerande och kapacitetsstark infrastruktur**

Det är svårt att fullt ut bedöma efterfrågeeffekten av den prissänkning av månadskort som nu föreslås, men det är rimligt att anta att det blir betydligt fler som köper månadskort och att det sammantaget blir ett nettotillskott av resenärer.

Om detta inte snabbt kan mötas med fler avgångar kommer det att bli ökad trängsel på befintliga tåg. Med andra ord aktualiseras och förstärks även behoven av en välfungerande och kapacitetsstark infrastruktur och fordonsflotta, särskilt om effekten på resandet blir bestående.

För Tåg företagen den 11 juni 2026

Pierre Sandberg  
Förbundsdirektör

Markus Lagerquist  
Senior Näringspolitisk expert

Datum  
2026- 06-11

Er referens  
KN2026/01173

