

Promemoria

Klimat- och näringslivsdepartementet

Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i
kollektivtrafiken

KN2026/01173
juni 2026

Innehållsförteckning

1	Förslag till förordning om tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken.....	3
2	Ärendet.....	6
3	Bidrag för sänkta priser i kollektivtrafik.....	6
4	Ikraftträdande.....	8
5	Konsekvenser.....	8
5.1	Motiv till åtgärden.....	8
5.2	Offentligfinansiella konsekvenser.....	9
5.3	Effekter för hushåll.....	9
5.4	Effekter på resandet med kollektivtrafik och andra färdmedel.....	9
5.5	Effekter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och deras utförare.....	10
5.6	Effekter på miljön.....	11
5.7	Effekter på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.....	11
5.8	Fördelningspolitiska effekter.....	11
5.9	Effekter på det kommunala självstyret.....	11
5.10	Utvärdering av stödet.....	12

1 Förslag till förordning om tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om statsbidrag som får lämnas till regionala kollektivtrafikmyndigheter för sänkning av priset på månadsbiljetter i kollektivtrafiken för resande under perioden 1 juli–31 december 2026.

Bidrag får lämnas om det finns medel.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av

- 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 14 §, och
- 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

3 § I denna förordning avses med

kollektivtrafik: detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70,

månadsbiljett: en biljett som ger resenären rätt till ett obestämt antal resor under 28–31 dagar.

Förutsättningar för bidrag

4 § Bidrag får lämnas till en regional kollektivtrafikmyndighet som under hela eller delar av perioden 1 juli–1 december 2026 har sänkt priset för månadsbiljetter i kollektivtrafiken med minst 50 procent, om månadsbiljetterna gäller för resor endast inom Sverige eller mellan Sverige och som längst Köpenhamn.

Bidraget ska baseras på antalet sålda månadsbiljetter med den sänkningen av priset. Sänkningen av priset ska beräknas från det beslutade priset för månadsbiljetten den 1 maj 2026.

Bidrag får endast lämnas för månadsbiljetter som har börjat användas senast den 1 december 2026.

Ansökan och prövning

5 § Naturvårdsverket prövar frågor om bidrag enligt denna förordning. Naturvårdsverket betalar också ut bidraget.

6 § Ansökan om bidrag får göras för perioderna

- 1 juli–31 augusti,
- 1 september–31 oktober, och
- 1 november–1 december.

Ansökan ska ha kommit in senast två veckor efter respektive ansökningsperiod.

7 § En ansökan om bidrag ska göras skriftligen och lämnas till Naturvårdsverket på det sätt som myndigheten anvisar.

Ansökan ska innehålla

1. en redovisning av antalet månadsbiljetter som har börjat användas senast den 1 december 2026 och som har sålts med sänkt pris enligt 4 §,

2. uppgifter om priset på månadsbiljetterna som avses i punkt 1 och det beslutade priset som gällde den 1 maj 2026, och

3. uppgifter som styrker sänkningen av priset för de sålda månadsbiljetterna.

Om det har sålts flera olika kategorier av månadsbiljetter ska uppgifterna i första stycket 1–3 redovisas per kategori av månadsbiljett.

8 § Den regionala kollektivtrafikmyndighet som ansöker om bidrag ska på begäran av Naturvårdsverket lämna de ytterligare uppgifter som behövs för prövningen inom den tid som Naturvårdsverket bestämmer. Om sökanden inte följer en sådan begäran får ansökan prövas baserat på de uppgifter som finns i ärendet.

9 § När ansökningstiden för en period har gått ut ska Naturvårdsverket pröva alla ansökningar som har kommit in för den perioden.

10 § Bidrag får lämnas som helfinansiering för sänkningen av priset med 50 procent.

Om tillgängliga medel understiger det bidrag som kan ges, ska bidraget sättas ned med samma procentsats för samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter som ska få bidrag.

Anmälningsskyldighet

11 § Den som ansöker om eller har beviljats bidrag enligt denna förordning ska utan dröjsmål till Naturvårdsverket anmäla sådana ändrade förhållanden som kan påverka rätten till eller storleken på bidraget.

Återbetalningsskyldighet och återkrav

12 § En regional kollektivtrafikmyndighet som har tagit emot bidrag är skyldig att betala tillbaka bidraget, om

1. myndigheten genom att lämna oriktiga uppgifter har orsakat att bidraget beviljats felaktigt eller med för högt belopp, eller

2. bidraget av någon annan orsak beviljats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta.

13 § Om en regional kollektivtrafikmyndighet är återbetalningsskyldig enligt 12 § ska Naturvårdsverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka bidraget.

På det belopp som en regional kollektivtrafikmyndighet är återbetalningsskyldig för ska ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) betalas från och med den trettonde dagen efter den dag då beslutet om återkrav fattades.

Om det finns särskilda skäl får Naturvårdsverket helt eller delvis avstå från kravet på återbetalning eller kravet på ränta.

Rätt att meddela föreskrifter

14 § Naturvårdsverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

15 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

Denna förordning träder i kraft den 28 juli 2026.

2 Ärendet

Regeringen har i en extra ändringsbudget för 2026 (prop. 2025/26:275 Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina samt stöd till hushåll och andra åtgärder med anledning av kriget i Mellanöstern) föreslagit att ett nytt anslag under utgiftsområde 20 förs upp på statens budget, 1:23 Stöd för sänkta priser i kollektivtrafik. De närmare villkoren för stödet ska regleras i en förordning. Den här promemorian, som har tagits fram inom Klimat- och näringslivsdepartementet, innehåller förslag till en ny förordning om tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken.

3 Bidrag för sänkta priser i kollektivtrafik

Förslag

Bidrag för sänkning av priset för månadsbiljetter i kollektivtrafiken ska få lämnas till regionala kollektivtrafikmyndigheter om myndigheten under hela eller delar av perioden 1 juli–1 december 2026 har sänkt priset för månadsbiljetter i kollektivtrafiken med 50 procent. Detta ska gälla även månadsbiljetter som är giltiga mellan Sverige och som längst till Köpenhamn. Bidraget ska beräknas baserat på antalet sålda månadsbiljetter med sänkt pris. Bidrag ska endast få lämnas för månadsbiljetter som har börjat användas senast den 1 december 2026.

Det ska förklaras vad som avses med kollektivtrafik och månadsbiljett.

En ansökan ska lämnas till Naturvårdsverket som också prövar ansökan. En ansökan om bidrag kan göras för tre perioder, 1 juli–31 augusti, 1 september–31 oktober och 1 november–1 december 2026. Alla ansökningar som kommit in under respektive period ska prövas vid samma tillfälle när ansökningstiden har gått ut. Bidrag ska lämnas som helfinansiering för sänkningen av priset för månadsbiljetter. Om tillgängliga medel understiger det ansökta beloppet ska bidraget sättas ned med samma procentsats för samtliga kollektivtrafikmyndigheter som ska beviljas bidrag.

Skälen för förslaget

Kriget i Iran och stängningen av Hormuzsundet har inneburit en betydande störning på de globala energimarknaderna och medfört snabba prisökningar på bl.a. olja, vilket har försämrat tillväxtutsikterna globalt och i Sverige. Högre energipriser medför att hushållen förlorar köpkraft. Regeringen har vidtagit ett flertal åtgärder med anledningen av den pågående krisen i Mellanöstern. Bland annat har regeringen föreslagit tillfälliga sänkningar av koldioxidskatten på bensin och diesel för att motverka effekten av de globala prisökningarna på bränsle.

För att i ökad utsträckning möjliggöra alternativa färdssätt med en mer effektiv energianvändning och för att stötta hushållen är det angeläget att utöver vidtagna åtgärder även underlätta resande med kollektivtrafik.

Regeringen har i en extra ändringsbudget därför föreslagit att 6,5 miljarder kronor avsätts på ett nytt anslag för att användas för utgifter för statsbidrag till kollektivtrafik som organiseras av regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som självständigt beslutar om biljettpriserna för den trafik de organiserar. De regionala kollektivtrafikmyndigheter som sänker sitt pris bör få ersättning för det. Det stöd som regeringen har föreslagit i den extra ändringsbudgeten bör därför fördelas ut till dessa myndigheter i form av ett bidrag. Biljettpriset bör vara sänkt tidigast den 1 juli 2026 och som längst till och med den 1 december 2026, vilket möjliggör resande med månadsbiljetter till sänkt pris för perioden 1 juli–31 december 2026.

Bidraget syftar i första hand till att minska kostnaderna för kollektivtrafikresenärer med behov av ett regelbundet resande, som arbetsresor och bör inte omfatta en nedsättning av priset för alla typer av biljetter. Bidraget bör därför bara gälla månadsbiljetter. Även månadsbiljetter för särskilda grupper, som pensionärer och studenter, bör omfattas. En månadsbiljett är en biljett som gäller under en tidsperiod av 28–31 dagar och som medför en rätt till ett obestämt antal resor inom biljettens giltighetsområde och giltighetstid. Vad som avses med kollektivtrafik bör vara detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

Som framgår av den extra ändringsbudgeten ska bidrag kunna lämnas för månadsbiljetter om priset har sänkts med 50 procent. För att en regional kollektivtrafikmyndighet ska kunna få bidrag måste därför sänkningen av priset vara 50 procent. Bidrag bör ges som helfinansiering för sänkningen av priset för månadsbiljetter. Sänkningen ska beräknas baserat på det beslutade priset för månadsbiljetten den 1 maj 2026.

Det finns många svenska medborgare som bor i Region Skåne och som arbetar i Danmark. Under 2024 arbetspendlade drygt 22 000 personer mellan Skåne och Danmark. Den övervägande delen av dessa, 21 000, bor i Sverige och arbetar i Danmark. För att stärka den inhemska mobiliteten bör bidrag kunna sökas för sänkt pris på månadsbiljetter som gäller för gränsöverskridande pendling mellan Sverige och Danmark. Arbetspendlingen sker främst till Köpenhamn. Bidraget bör därför begränsas till att endast gälla för de månadsbiljetter som medför fritt resande inom Sverige eller mellan Sverige och Köpenhamn.

Bidraget bör alltså få lämnas till regionala kollektivtrafikmyndigheter som under hela eller delar av perioden 1 juli–1 december 2026 har sänkt priset för månadsbiljetter i kollektivtrafiken. Avsikten är inte att det ska vara möjligt att köpa månadsbiljetter till sänkt pris som går att använda långt efter att perioden tagit slut. Bidrag bör därför endast få lämnas för månadsbiljetter som börjar användas senast den 1 december 2026.

Bidrag bör lämnas efter ansökan från den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Ansökan bör bland annat innehålla en redovisning av antalet sålda månadsbiljetter till sänkt pris. Den aktuella perioden för vilken bidrag kan lämnas bör delas in i tre ansökningsperioder. Alla ansökningar som kommit in under respektive period bör prövas vid samma tillfälle när ansökningstiden har gått ut, vilket bör vara senast två veckor efter

respektive ansökningsperiod. Detta innebär att utbetalningen av ersättningen kommer att göras efter respektive ansökningsperiods slut. En ansökan om bidrag bör prövas av Naturvårdsverket.

I den extra ändringsbudgeten uppgår de avsatta medlen för ändamålet till 6,5 miljarder kronor, vilket enligt regeringens bedömning är tillräckligt för att full ersättning ska kunna lämnas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för den föreslagna tidsperioden. Om tillgängliga medel visar sig understiga det bidrag som kan ges, bör bidraget sättas ned med samma procentsats för samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter som ska få bidrag.

4 Ikraftträdande

Förslag

Förordningen ska träda i kraft den 28 juli 2026.

Skälen för förslaget

Förordningen kommer inte att tillämpas förrän tidigast i september 2026, eftersom bidrag ska betalas ut i efterhand. Det är dock viktigt att Naturvårdsverket så tidigt som möjligt får klart för sig den närmare utformningen av bidragsförordningen så att verksamheten kan anpassas för att ta emot bidragsansökningar. Det är också till fördel för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att tidigt klart och tydligt se vilka förutsättningar de har att förhålla sig till. Förordningen bör träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 28 juli 2026.

5 Konsekvenser

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som är i proportion till det aktuella ärendet och med utgångspunkt i relevanta delar av 7 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Redogörelser enligt kraven i 6 § samma förordning görs i den omfattning som bedömts lämpligt.

5.1 Motiv till åtgärden

Kriget i Iran och stängningen av Hormuzsundet har lett till en mycket allvarlig utbudsstörning på den globala olje- och gasmarknaden. Effekter bedöms kvarstå även efter ett eventuellt öppnande av sundet. Regeringen stöttar de som behöver ta bilen till jobbet, skjutsa till träning eller skolan genom att sänka skatten på drivmedel. Åtgärder behövs även för att

underlätta för de som i stället väljer att åka kollektivt. Möjligheten till ett tillfälligt statsbidrag till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för halvering av priset på månadsbiljetter minskar kostnaderna för resande med kollektivtrafik, stödjer hushållen i en ekonomiskt utmanande tid och leder till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv. En resa med kollektivtrafik utgör en mer effektiv användning av energi än en motsvarande resa i personbil. Åtgärden är därför lämplig med hänsyn till det ansträngda läget på energimarknaden och i huvudsak marknaden för fossila bränslen. Den svenska kollektivtrafiken använder dessutom eldrift och alternativa bränslen i betydligt högre utsträckning än den privatägda bilflottan.

Ett statsbidrag för halvering av priset på månadsbiljetter har identifierats som det mest lämpliga sättet att snabbt öka kollektivtrafikens attraktivitet för att minska resandet med bil och på så sätt sänka utsläppen i transportsektorn och samtidigt göra Sverige mindre beroende av fossila drivmedel.

5.2 Offentligfinansiella konsekvenser

Utöver stödets direkta kostnad för staten på 6,5 miljarder kronor väntas begränsade offentligfinansiella konsekvenser. Viss påverkan kan antas på regionernas ekonomi och hänger samman med driften av kollektivtrafiken. Exempelvis kan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och deras utförare behöva täcka upp för ett visst behov av ökad trafik om mängden resenärer ökar. Det finns också en administrativ kostnad hos de regionala kollektivtrafikmyndigheter som väljer att sänka priset på månadsbiljetter och ansöka om ersättning. Kostnaderna bedöms kunna hanteras inom befintliga medel. Naturvårdsverkets administration av stödet utgör också en offentligfinansiell effekt, men den väntas bli marginell och bedöms kunna utföras inom ram. Effekten på mervärdesskatteintäkter är osäker eftersom det kan förväntas att ett större antal biljetter säljs i kollektivtrafiken medan bränsleanvändningen för bilresor kan komma att minska.

5.3 Effekter för hushåll

Det reducerade priset på månadsbiljetter innebär en ekonomisk lättnad för de hushåll som är beroende av kollektivtrafik för arbetsresor eller studier. Ett hushåll som köper två månadsbiljetter för 1 000 kronor i månaden skulle över perioden kunna minska sina utgifter med upp till 6 000 kronor. Hushåll som i dag av ekonomiska skäl avstår från att köpa periodbiljetter i kollektivtrafiken kan genom stödet få ökad tillgång till kollektivtrafik.

5.4 Effekter på resandet med kollektivtrafik och andra färdmedel

En liknande kraftig prissänkning på resor med kollektivtrafik har inte tidigare genomförts i Sverige. Det är därför svårt att förutse vad effekterna

på beteende- och resmönster kommer att bli. Det är sannolikt att antalet sålda månadskort kommer att öka, delvis på grund av att resenärer blir mer benägna att välja kollektivtrafiken framför andra trafikslag men också för att resenärer som vanligtvis köper enkelbiljetter väljer att köpa månadsbiljett i stället. En ökning av det kollektiva resandet kan antas, vilket stämmer överens med syftet med åtgärden.

5.5 Effekter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och deras utförare

Som en följd av statsbidraget kommer de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att kunna halvera priset på månadsbiljetter. Deras försäljning av månadsbiljetter bedöms öka till följd av prissänkningen. Om detta ökar belägningsgraden, dvs. antalet resande i förhållande till kapaciteten, i kollektivtrafiken kan åtgärden påverka kollektivtrafikmyndigheternas och deras utförares resultat positivt. Förslaget bedöms dock kunna medföra ökade kostnader för kollektivtrafikmyndigheterna och deras utförare, om de tvingas sätta in extra kapacitet för att hantera fler resenärer. I dagsläget finns det dock ledig kapacitet på många avgångar. I vilken utsträckning det kan komma att krävas kapacitetsförstärkningar i vissa fall är svårt att bedöma, men de ökade kostnader som kan uppstå till följd av ökad efterfrågan på resor med kollektivtrafiken bedöms till viss del vägas upp av de ökade intäkterna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Eftersom vissa resenärer sannolikt kommer övergå från att köpa enkelbiljetter till att köpa månadsbiljetter kommer intäkterna från olika biljettyper sannolikt att förändras. Därtill är det troligt att resenärer som tidigare inte nyttjat kollektivtrafik kommer att välja att köpa månadsbiljetter. Om detta totalt sett innebär ökade eller minskade intäkter beror på omfattningen av dessa effekter. Omfattningen är svår att förutse. Hur utförare av kollektivtrafik påverkas av ökat resande är också svårt att förutse och kommer till viss del att bero på hur deras avtal med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är konstruerade.

Om efterfrågan på månadskort i kollektivtrafiken blir mycket stor, finns det en risk att anslaget på 6,5 miljarder kronor inte kommer att räcka till att täcka intäktsbortfallet av en halvering av priset. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar därför en viss ekonomisk risk. En särskild riskfaktor i sammanhanget är möjligheten för resenärer att köpa månadsbiljetter med fördröjd aktivering. Anslaget är beräknat baserat på kostnaden för en halvering av priset i ett halvår, men fördröjd aktivering av månadsbiljetter skulle kunna innebära att resenärer köper på sig flera månadsbiljetter för att kunna fortsätta åka till sänkt pris några månader in i 2027. Detta ökar risken att anslaget inte skulle räcka till att täcka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäktsbortfall. Det ligger i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intresse att begränsa risken att pengarna inte kommer räcka. I förslaget till bidragsförordning anges att bidrag ska kunna ges för månadsbiljetter som börjat användas senast den 1 december 2026 vilket bör minska risken för att anslaget inte skulle räcka till.

5.6 Effekter för Naturvårdsverket

Naturvårdsverkets administration av stödet bedöms kunna utföras med relativt begränsade insatser. De enda stödberättigade instanserna är de 21 regionala kollektivtrafikmyndigheterna i landet. Eftersom det bara kan bli tre ansökningsomgångar är det maximalt 63 antal ansökningar att hantera. Administrationen bedöms därför kunna utföras inom ram.

5.7 Effekter på miljön

I den utsträckning resenärer väljer kollektivtrafiken framför bilen minskar utsläppen av såväl klimatpåverkande växthusgaser som av andra föroreningar. En preliminär beräkning visar att utsläppen av växthusgaser kan minska med ca 25 000 ton koldioxidekvivalenter till följd av åtgärden. Eftersom en liknande kraftig prissänkning på resor med kollektivtrafik inte tidigare har genomförts i Sverige, är det svårt att förutse vad effekterna på beteende och resmönster kommer att bli.

5.8 Effekter på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män

Kvinnor använder i genomsnitt kollektivtrafik i större utsträckning än män. Förslaget kan därför komma kvinnor till del i något större utsträckning än män. Effekten beror dock på regionala resmönster och biljettköp.

5.9 Fördelningspolitiska effekter

Förslaget bedöms ha positiva fördelningseffekter. Kollektivtrafik används i hög grad av personer med lägre inkomster, som ungdomar, studenter och personer utan tillgång till bil. Förslaget kan därför få relativt större betydelse för hushåll med begränsade ekonomiska marginaler.

Effekten är dock geografiskt ojämn. Hushåll i större städer och regionala stråk med väl utbyggd kollektivtrafik får större nytta av stödet än hushåll i glesbygd och landsbygdsområden.

5.10 Effekter på det kommunala självstyret

Förslaget innebär inte någon skyldighet för regionala kollektivtrafikmyndigheter att sänka biljettpriserna. Stödet lämnas efter ansökan till de myndigheter som väljer att genomföra prissänkningen. Förslaget innebär därför inte någon inskränkning i den kommunala självstyrelsen.

5.11 Utvärdering av stödet

Konsekvenserna av stödet bör utvärderas efter stödperiodens slut. Utvärderingen bör bland annat omfatta effekter på försäljning av periodbiljetter, resmönster och val av transportmedel samt utsläpp av växthusgaser.