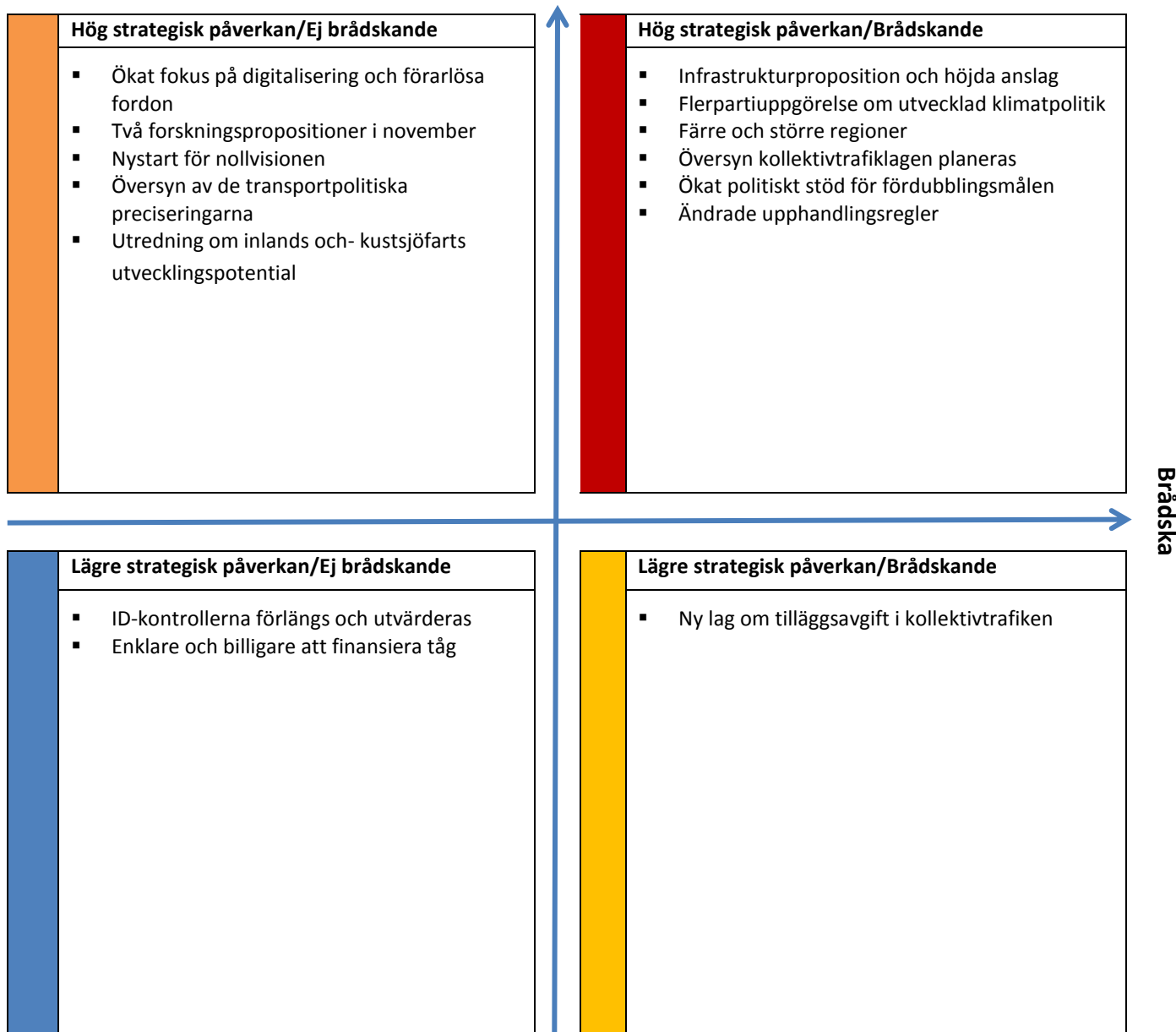




SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Politisk omvärldsanalys hösten 2016

Strategisk påverkan



Förord

Det här är en omvärldsanalys för hösten 2016. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska förslag från regering och riksdag samt förslag från Trafikverket, Transportstyrelsen och statliga utredningar som kan påverka kollektivtrafikens utveckling. Denna omvärldsanalyserapport tar upp förslag som presenterats sedan den förra rapporten i mitten av mars. Tanken är att rapporterna härnäst ska komma kvartalsvis.

Lars Sandberg

Stockholm den 6 oktober 2016

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	4
Infrastrukturproposition och höjda anslag.....	4
Infrastrukturproposition i oktober	4
Ökade infrastrukturanslag i budgetpropositionen.....	4
Höghastighetsbanorna	4
Förslag om nya metoder för finansiering av infrastruktur	5
Järnvägsunderhållet	5
Infrastrukturplaneringen och klimatutsläppen	6
Flerpartiuppgörelse om utvecklad klimatpolitik	7
Klimatlag och nya klimatmål	7
Beskattningen av biobränslen	7
Utvidgade stadsmiljöavtal	8
Avståndsberoende reseavdrag.....	9
Miljözoner för lätta fordon.....	10
Fler klimat- och miljöförslag.....	10
Färre och större regioner	11
Översyn kollektivtrafiklagen planeras	12
Ökat politiskt stöd för fördubblingsmålen	12
Ändrade upphandlingsregler.....	13
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	15
Ökat fokus på digitalisering och förarlösa fordon.....	15
Två forskningspropositioner i november	15
Nystart för nollvisionen	16
Översyn av de transportpolitiska preciseringarna	16
Utredning om inlands och- kustsjöfarts utvecklingspotential.....	17
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	18
Ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafiken	18
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	19
ID-kontrollerna förlängs och utvärderas	19
Enklare och billigare att finansiera tåg.....	19

■ Hög strategisk påverkan/Brådskanie

Infrastrukturproposition och höjda anslag

Infrastrukturproposition i oktober

Regeringen kommer att lägga en infrastrukturproposition den 11 Den kommer att innehålla förslag till ekonomiska ramar för en ny nationell plan för perioden 2018-2029. I december väntas regeringen ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till ny nationell plan för perioden 2018-2029. Utifrån infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv arbetar Trafikverket fram ett förslag till nationell plan som presenteras i maj-juni 2017. Därefter skickas förslaget ut på remiss. Efter att remisstiden gått ut hösten 2017 så fattar regeringen beslut om den nya nationella planen och om ramarna för de regionala ramarna under våren 2018.

Ökade infrastrukturanslag i budgetpropositionen

[Budgetpropositionen för år 2017](#), som lades i mitten av september, innehåller en del nyheter på infrastrukturorådet. Regeringen föreslår att anslagen till drift och underhåll av vägar och järnvägar ska höjas med 3,7 miljarder kr år 2019 och 4 miljarder kr år 2020. Det framgår inte hur de höjda anslagen kommer att fördelas mellan järnväg respektive väg, men regeringen skriver att "Underhåll till järnväg beräknas till mer än tre gånger mer än till väg". Anslaget till utveckling av statens transportinfrastruktur höjs med 1 miljard år 2020. Under år 2017 ska 200 miljoner kr satsas på kapacitetshöjande åtgärder i järnvägsystemet för att förbättra robustheten och kapaciteten i transportsystemet. Satsningen syftar bl.a. till att flytta persontransporter från väg till järnväg. Dessutom anser regeringen att Norrbotniabanan är en strategiskt viktig satsning. Regeringen avser därför att genomföra byggstart av Norrbotniabanan 2018 med etappen Umeå-Dåva.

Inför regeringens infrastrukturproposition har Svensk Kollektivtrafik skrivit ett [remissvar om Trafikverkets Inriktningsunderlag](#). I yttrandet skrev vi att förutsättningarna för kollektivtrafiken behöver förbättras, att resurserna till underhåll måste öka, att det behövs särskilda satsningar på investeringar i banor för regional tågtrafik och att staten bör skjuta på investeringarna i ERTMS för att frigöra 19 miljarder kr till andra järnvägsinvesteringar och att de planerade stambanorna för höghastighetståg måste finansieras på annat sätt än från infrastrukturramen.

Svensk Kollektivtrafiks ordförande Ulf Nilsson skrev i maj en [debattartikel i Dagens Samhälle](#) tillsammans med kommunalrådet Niklas Nordström (S) om att mer gods bör gå på sjön. I stället för att transportera stora mängder gods på tåg eller lastbil från norra till södra Sverige är det betydligt mer effektivt att så snabbt som möjligt få ut godset på sjön. Det skulle frigöra kapacitet i tågtrafiken, förbättra järnvägens punktlighet och minska trängseln på vägarna.

Höghastighetsbanorna

Regeringen väntas lämna besked om höghastighetsbanorna i den aviserade infrastrukturpropositionen. I budgetpropositionen skriver regeringen att "Regeringen anser att nya stambanor skulle stärka järnvägens konkurrenskraft och förutsättningarna för arbetspendling". I övrigt beskriver de Sverigeförhandlingens och Trafikverkets uppdrag och att förberedelserna för byggandet av Ostlänken mellan Järna och Linköping fortgår. I regeringsförklaringen sa statsministern apropå infrastruktur och transporter att "Tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget". Det kan tolkas som att regeringen bestämt sig för att höghastighetsbanorna ska byggas.

Enligt Trafikverkets beräkningar från 2015 kommer det att kosta mellan 190 och 320 miljarder kr att bygga höghastighetsbanorna. Regeringen gav därför Trafikverket i uppdrag att redovisa kostnaderna för att uppgradera de befintliga stambanorna mellan Stockholm och Göteborg/Malmö samt undersöka möjligheterna att sänka byggkostnaderna för höghastighetsbanorna. [Trafikverkets beräkningar](#) för höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö som presenterades i maj visade att totalkostnaden nu beräknas till 230 miljarder kronor +/- 30 miljarder kronor. Kostnaderna blir lägre om man uppgraderar Södra och Västra stambanorna. Om stambanorna uppgraderas till max 200 km/h beräknas totalkostnaden bli 90 miljarder kronor +/- 15 miljarder kr och till max 250 km/h beräknas kostnaderna till 130 miljarder kronor +/- 20 miljarder kronor. Till dessa kostnader kommer kostnader för stationsbyggnader, resecentra, depåer samt upprustning och anpassning av befintliga järnvägar in till storstadsområdena samt fordon.

Svensk Kollektivtrafik skrev i sitt [remissvar angående Inriktningsunderlag](#) att det är nödvändigt att finansiera de nya stambanorna för höghastighetståg inklusive anslutningsspår, stationer och andra följdinvesteringar, på annat sätt än från infrastrukturrasamen. Om inte dessa investeringar finansieras på annat sätt så kommer, som Trafikverket påpekade, de att ta allt tillgängligt ekonomiskt utrymme i anspråk och inga medel kommer att finnas utöver det som är bundet i projekt som byggstartats före 2019.

Förslag om nya metoder för finansiering av infrastruktur

Regeringen kommer den 24 oktober att lägga en proposition om värdeåterföring i samband med satsningar på transportinfrastruktur som bygger på Sverigeförhandlingens delbetänkande [Ett författningsförslag om värdeåterföring](#) (SOU 2015:60). Svensk Kollektivtrafik skrev i [sitt remissvar](#) om betänkandet att vi i likhet med utredarna anser att möjligheterna till värdeåterföring bör öka. Det finns flera skäl för detta. Ett är att det är rimligt att fastighetägare, vars fastigheter ökar i värde vid offentliga investeringar i infrastruktur, återför delar av värdestegringen till samhället. Ett annat är att återföringen kan öka genomförandetakten för viktiga investeringar.

I juni [tillsatte regeringen en kommitté](#) som ska utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild skatt eller avgift. Syftet är att undersöka hur kommersiella fastighetsägare, vars fastigheter har ökat i värde till följd av en infrastrukturinvestering eller som på annat sätt drar nytta av en sådan åtgärd, kan bidra till finansieringen av investeringen. I uppdraget ingår även att utreda förutsättningarna för att involvera privat kapital i finansieringen av statlig transportinfrastruktur. Uppdraget om att involvera privat kapital i finansieringen av infrastruktur ska redovisas senast den 28 februari 2017 och uppdraget om finansiering av infrastruktur genom skatt eller avgift senast den 28 februari 2018.

Regeringen kommer att lägga en skrivelse om Riksrevisionens rapport om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan den 18 oktober. En skrivelse är ett meddelande från regeringen till riksdagen om hur man ser på en viss fråga eller hur man har arbetat eller planerar att arbeta med ett visst politikområde. Den innehåller inga förslag till riksdagsbeslut.

Järnvägsunderhållet

Utöver de höjda anslagen till drift och underhåll i budgeten fortsätter regeringskansliet beredningen av Järnvägsorganisationsutredningens betänkande "[Koll på anläggningen](#)" (SOU 2015:42) som handlade om järnvägsunderhållet. Svensk Kollektivtrafik skrev i sitt [remissvar](#) att man delade

flertalet slutsatser i betänkandet. Utredningen visar bland annat hur viktigt det är att de konkurrerande företagen ska kunna samsas på den avreglerade järnvägsmarknaden. För att det ska fungera ställs stora krav på goda förutsättningar och tydliga spelregler. Dessvärre saknas flera av dessa förutsättningar idag.

Om man läser mellan raderna i budgetpropositionen framgår det att regeringen inte kommer att gå vidare med Järnvägsorganisationsutredningens förslag¹ i betänkandet [En annan tågordning – bortom järnvägsknuten](#) (SOU 2015:110) som bl.a. föreslog ytterligare steg i processen vid utarbetandet av trafikförsörjningsprogram. Svensk Kollektivtrafik kritiserade i ett [pressmeddelande](#) och i en [debattartikel](#) i Dagens Samhälle utredningens förslag om att förlänga de regionala kollektivtrafikmyndigheternas arbete med trafikförsörjningsprogrammen och att regionerna ska ta fram separata trafikförsörjningsprogram för varje samarbete som de har med andra regioner. Svensk Kollektivtrafik pekade bl.a. på att kollektivtrafikmyndigheten i Örebro skulle tvingas skriva tio olika trafikförsörjningsprogram under en fyraårsperiod, Västmanland sju och Stockholm fyra.

För att uppnå väl fungerande och effektiva transporter på järnväg ska staten ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet anser regeringen. I juni gav regeringen därför Trafikverket i [uppdrag](#) att analysera och presentera möjliga åtgärder när det gäller att ta över och i egen regi genomföra underhållsbesiktning och tillstånds- och leveransuppföljning, att i egen regi organisera och bedriva underhållet av det statliga järnvägsnätet samt vilken underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket. Uppdraget ska delredovisas den 28 oktober i år och slutredovisas den 24 februari 2017.

Infrastrukturplaneringen och klimatutsläppen

Flera utredningar har lagt fram förslag om hur infrastrukturplaneringen bör utvecklas för att minska utsläppen av växthusgaser. Miljömålsberedningen föreslår i betänkandet "[En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige](#)" (SOU 2016:47) att gång-, cykel- och kollektivtrafik bör bli normgivande i planeringen i större tätorter och att resor med buss och tåg bör underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorter för att främja ett effektivare transportarbete. Dessutom föreslår beredningen att infrastrukturplaneringen bör utgå från en målstyrning som tar större hänsyn till det transportpolitiska hänsynsmålet och ett hållbart transportsystem. Svensk Kollektivtrafik kommer att skicka in ett remissvar om utredningens förslag.

I syfte att minska utsläppen av växthusgaser och minska behovet av kostsamma investeringar föreslår miljömålsberedningen att Trafikverket inom ramen för infrastrukturplaneringen ska få ökade möjligheter att finansiera åtgärder som förändrar transportbehovet och främjar en effektivare användning av infrastruktur och fordon, dvs. steg 1- och 2-åtgärder enligt den s.k. fyrstegsprincipen.

Inför infrastrukturpropositionen gav regeringen i våras ett [regeringsuppdrag](#) om att redovisa vilka styrmedel och åtgärder i infrastrukturen som krävs för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser med 60 respektive 80 procent till 2030 jämfört med 2010. Svensk Kollektivtrafik har deltagit i ett remissmöte och skrivit ett [remissvar angående Trafikverkets rapport från regeringensuppdraget](#) (Rapport 2016:111). I remissyttrandet pekar vi bl.a. på att Trafikverket har en betydligt lägre ambitionsnivå än Miljömålsberedningen som parallellt utrett samma frågor. Svensk Kollektivtrafik ansåg att Trafikverkets ambitionsnivå är för låg och ställer sig istället bakom

¹ S.31 utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljömålsberedningens ambitionsnivå och förslag. Detta regeringsuppdrag föregicks av en underlagsrapport om "[Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser](#)" som skulle ha presenterats i den 1 december 2015, men som inte blev klar förrän i slutet av februari.

Flerpartiuppställning om utvecklad klimatpolitik

I juni lade Miljömålsberedningen ett delbetänkande som innehåller förslag till en strategi med etappmål, styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik samt en strategi med etappmål, styrmedel och åtgärder för en samlad luftvårdspolitik. I betänkandet framgår det att det finns politisk majoritet i riksdagen för att genomföra förslagen i betänkandet eftersom alla texter är förhandlade och förankrade inom och mellan de partier som ingår i beredningen. Denna klimatuppställning framhölls även statsministerns [regeringsförklaring](#) och i budgetpropositionen. Många av Miljömålsberedningens förslag ligger i linje med fördubblingsmålet.

Klimatlag och nya klimatmål

Regeringen kommer under våren att lägga en proposition om en klimatlag. I regeringsförklaringen sa statsministern att nya klimatmål ska antas och att avgörande steg ska tas för att miljömålen ska nås och i budgetpropositionen skriver regeringen att "Regeringen avser att under mandatperioden återkomma med ytterligare åtgärder som bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser. Prioriterade frågor är att fortsätta arbetet med fossilfria resor och transporter och med att uppnå 100 procent förnybar energi."

Propositionen kommer att bygga på Miljömålsberedningens betänkanden [Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige](#) (SOU 2016:21) och [En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige](#) (SOU 2016:47) som innehåller en rad förslag som kommer att påverka kollektivtrafiken. Svensk Kollektivtrafik har skrivit ett remissyttrande om det första betänkandet och håller på att formulera ett remissvar om det andra betänkandet.

Beskattningen av biobränslen

När det gäller beskattningen av biobränslen anser Miljömålsberedningen² att Sverige bör vara drivande i EU för att ändra energiskattedirektivet och andra relevanta rättsregler i syfte att öka miljöstyrningen och skapa ett ramverk för beskattningen på unionsnivå som tydligt tar hänsyn till de olika bränslenas inneboende klimat- och energiegenskaper. Beredningen föreslår dessutom att regeringen så snabbt som möjligt under mandatperioden för riksdagen bör presentera förslag till regler som ger mer långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel och att regeringen bör driva ett proaktivt arbete inom EU för att, när det gäller förnybara drivmedel, möjliggöra en aktiv skattepolitik som prissätter utsläppen av växthusgaser och stöttar utbyggnad av förnybar energi.

I linje med detta skrev regeringen i budgetpropositionen som lades i september att de vill skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Förnybara bränslen ska ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att en successivt ökande andel förnybara bränslen kan åstadkommas. Regeringen kommer därför att ta fram förslag till nya regler för de ekonomiska styrmedlen på området. Regeringen arbetar med en lösning som ligger inom ramen för Europeiska kommissionens tolkning av reglerna om statligt stöd och som kan träda i kraft under mandatperioden.

² En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)

Svensk Kollektivtrafik har tidigare publicerat en [debattartikel i Dagens Samhälle](#) om att omställning till fossilfria bussar kräver stabila regler tillsammans med Sveriges Bussföretag.

Som föreslogs i den [ekonomiska vårpropositionen](#) har skatten på biodrivmedel sänkts. Från och med den 1 augusti ökades befrielsen från energiskatt från 8 procent till 36 procent för Fame som låginblandas i dieselbränsle och för höginblandad Fame från 50 procent till 63 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. För en buss i stadstrafik som drivs på B100 (100 % biodiesel) och framförs 5500 mil per år (2013 var medelkörsträckan för en buss enligt Trafikanalys 5475 mil) och drar ungefär fyra liter sådant bränsle per mil förväntas kostnaderna till följd av förslaget minska med ungefär 6 800 kronor per år (0,31 kronor per liter*5 500 mil*4 liter per mil ≈ 6 800 kronor). För motsvarande buss som drivs på dieselbränsle med 5 procents inblandning av Fame bedöms kostnadsminskningen bli ca 700 kronor per år.

Miljömålsberedningen anser att nivån på koldioxidskatten framöver bör anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke-handlande sektorn³ så att etappmålet till 2030 nås. Detta förslag beror på att de fossildrivna fordonen väntas bli allt mer energieffektiva.

Enligt budgetpropositionen kommer skatten på diesel, miljöklass 1, att höjas med 16,8 öre per liter (exkl. moms) för år 2017 som en följd av förändringen av KPI samt det schabloniserade tillägget på två procent till KPI-uppräkningsen för att beakta utvecklingen av BNP. Skatten på bensin höjs med 19 öre per liter (exkl. moms).

Utvidgade stadsmiljöavtal

Miljömålsberedningen föreslår att stadsmiljöavtalen ska utvecklas till ett instrument för hållbart samhällsbyggande som kombinerar bostadsbyggande, infrastruktur, kollektivtrafik och minskad biltrafik och att det bör läggas in som en del i den nationella infrastrukturplanen för år 2018–2027. Detta stöds av Trafikverket som föreslår att Stadsmiljöavtalen bör utvecklas mot en betydligt större satsning som läggs in i den nationella transportplanen och att 30 miljarder kr från den nationella planen avsätts till statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal.⁴

Trafikverkets föreslår att stadsmiljöavtalen bör utgå från ett tydligt beslutat politiskt mål, ett stadsmiljömål som ska syfta till minskad biltrafik och att efterfrågan på tillgänglighet ska lösas med kollektivtrafik, gång och cykel.⁵

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att anslagen till Stadsmiljöavtalen ska höjas med 250 miljoner kronor år 2017 och med 500 miljoner kronor 2018. Avtalen lanserades för att bidra till hållbara stadsmiljöer genom stöd till investeringar i kollektivtrafik. Nu utvidgas stödet till att omfatta även investeringar i cykelinfrastruktur.

³ I den icke-handlande sektorn ingår utsläpp från framför allt transporter, arbetsmaskiner, bostäder och lokaler, avfallshantering, jordbruksproduktion samt användning av fluorerade växthusgaser.

⁴ Trafikverket (2016) [Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen](#), rapport 2016:043

⁵ Trafikverket (2016) Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen, rapport 2016:043

Avståndsberoende reseavdrag

Miljömålsberedningen föreslår att det ska tillsättas en utredning som ska se över reseavdragssystemet så att dess utformning i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget fyller sitt ursprungliga och grundläggande syfte. Miljömålsberedningen antyder i konsekvensanalysen att dagens reseavdragssystem bör ersättas med ett avståndsberoende avdrag.

I budgetpropositionen för 2017 föreslås höjd beloppsgräns, över vilken utgifter för inställelseresor samt för resor mellan bostaden och arbets- respektive utbildningsplatsen får dras av, från 10 000 till 11 000 kronor. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2017 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2016. Svensk Kollektivtrafik är i sitt [remissvar](#) angående promemorian som föregick förslaget mycket kritiskt till att Finansdepartementet vill höja beloppsgränsen för att få göra reseavdrag med det uttalade syftet att undvika att personer som arbetspendlar med kollektivtrafik istället för med bil ska få göra avdrag. Detta motverkar de transportpolitiska målen, kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål som riksdag och regering ställt sig bakom och försvagar de ekonomiska incitamenten att välja kollektivtrafiken istället för bil, tvärt emot vad regeringen skrev så sent som i den ekonomiska vårpropositionen i april.

Även regeringens [framtidsgrupp för grön omställning](#) föreslog i våras att reseavdraget ska reformeras genom att göra det färdmedelsberoende eller till och med helt avskaffa avdraget.

Svensk Kollektivtrafik har tidigare ingått i referensgruppen för ett forskningsprojekt som WSP genomfört om reseavdraget. WSP visar i [rapporten](#) att om reseavdraget görs avståndsberoende och därmed färdmedelsneutralt enligt norsk modell (istället för att som dagens mestadels stödda bilresor) skulle transportarbetet för arbetsresor med kollektivtrafik öka med 40 procent i Mälardalen och 75 procent Norrland, medan transportarbetet för arbetsresor med bil skulle minska med 10-11 procent i båda regionerna. I Mälardalen skulle ett avståndsberoende reseavdrag leda till en minskning av koldioxidutsläppen från arbetsresor med 7 procent. I Norrland skulle minskningen av koldioxidutsläppen bli försumbar eftersom det totala arbetsresandet skulle öka. Minskningen av koldioxidutsläppen är lågt räknade eftersom WSP antog att kollektivtrafikens koldioxidutsläpp skulle öka i takt med att antalet passagerarkilometer ökar. I verkligheten kommer, åtminstone en del av de tillkommande resenärerna, att rymmas inom den befintliga trafiken.

Analyserna visade också att ett avståndsberoende reseavdrag skulle öka tillgängligheten och inkomsterna i Mälardalen och ha en positiv, men försumbar, effekt på tillgängligheten och de samlade inkomsterna i Norrland. En annan slutsats var att det finns ett mycket omfattande fusk med reseavdrag. Ett fusk som årligen kostar statskassan 1,7 miljarder kr.

Ytterligare en slutsats från forskningsprojektet var att en stor del av dagens reseavdrag görs i Mälardalen och i de andra två storstadsregionerna där det finns en väl utbyggd kollektivtrafik, samtidigt som det ofta hävdas att det är viktigt att behålla dagens reseavdragssystem för att personer som bor i glesbygd eller i områden som saknar, eller bara har mycket begränsad, kollektivtrafik inte ska drabbas av ökade kostnader. I ett [remissvar till Energimyndigheten](#) om bidrag till strategi för fossilfri transportsektor har Svensk Kollektivtrafik pekat på att det finns en rad komponenterna i ett avståndsberoende reseavdrag (nedre respektive övre gräns för avståndet, nedre respektive övre gräns för kostnaderna, avdragsgillt belopp per mil, någon form av miljökomponent osv.) som kan

användas för att kalibrera avdraget i förhållande till mål minskade koldioxidutsläpp, ökad kollektivtrafikandel och andra mål.

Miljözoner för lätta fordon

Miljömålsberedningen föreslår att kommuner ska ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon. I dag är kommunerna bara möjliga att införa miljözoner för bussar och lastbilar. Regeringen har tidigare gett Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag om att föreslå hur dagens miljözonsbestämmelser kan utvecklas för att bättre bidra till att miljö kvalitetsmålen och för de transportpolitiska målen uppnås. I uppdraget ingår bl.a. att lämna förslag på hur miljözonsbestämmelserna kan användas för att premiera tysta och emissionsfria fordon, såväl lätta som tunga. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2016.

Fler klimat- och miljöförslag

Miljömålsberedningen föreslår även att kommuner ska få möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper och att kommunerna bör få ökade möjligheter att införa lokala styrmedel på trafikområdet.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att anslagen till Klimatklivet ska höjas med 100 miljoner kr under år 2017 och 2018. Dessutom föreslås att Klimatklivet förlängs från år 2018 till 2020. Genom Klimatklivet satsar regeringen totalt 3,5 miljarder kronor på regionala och lokala initiativ för att minska utsläppen av växthusgaser.

I budgetpropositionen skriver regeringen även att de har för avsikt att se över frågan om en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner vid nyetableringar och att de kommer att göra en översyn av miljöskadliga subventioner.

Regeringens framtidsgrupp för grön omställning har lagt ett antal förslag, som om de genomförs kommer att påverka kollektivtrafikens utveckling. Gruppen hade till uppdrag att ta fram förslag på vad som behöver göras de närmaste tre mandatperioderna för att vi ska kunna klara målet om ett koldioxidneutralt Sverige 2050, en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och samtidigt stärka Sveriges konkurrenskraft. Svensk Kollektivtrafik deltog i gruppens arbete.

Gruppen föreslog i sin [slutrapport](#) i april en rad kollektivtrafikåtgärder: Underlätta för arbetsgivare att stötta kollektivtrafikresande genom att reformera förmånsskattereglerna och göra det möjligt för arbetsgivare att erbjuda sina anställda busskort med bruttolöneavdrag; Utveckla noder inom kollektivtrafiken som binder ihop stad och land; Öka kollektivtrafikens attraktivitet genom satsningar på Bus Rapid Transit, bekväma bussar och ett samordnat betalsystem för kollektivtrafiken i hela landet; Fokusera infrastruktursatsningarna till järnvägen och prioritera det regionala tågresandet högt vid nyinvesteringar; Trafikverket och övriga berörda myndigheter bör få tydligare mål om att verka för ökad andel kollektivtrafikresande; Trafikverket bör få tydligare direktiv om att underlätta utbyggnaden av kollektivtrafiklösningar.

Energimyndigheten har fått regeringens uppdrag att ta fram en strategi för fossilfri transportsektor och inför framtagandet av strategin har Energimyndigheten efterfrågat skriftliga bidrag. För att öka kollektivtrafikandelen och växla över till ett mer transportsnålt samhälle föreslår Svensk Kollektivtrafik i sitt bidrag bl.a. att reseavdraget bör göras färdmedelsneutralt och avståndständsberoende, att ökat kollektivtrafikresande bör prioriteras i infrastrukturplaneringen

samt att stadsmiljöavtalen utvecklas och förstärks. I syfte att underlätta övergången till förnybara energislag föreslår vi en långsiktig, stabil och hållbar beskattning av icke-fossila bränslen.

I april presenterades en utredningen om införande av [bonus– malus-system för nya lätta fordon](#). Med bonus–malusystem avses ett system där miljöanpassade fordon med låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus medan fordon med höga utsläpp av koldioxid belastas med en högre skatt. Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt [remissyttrande](#) att man i grunden är positiv till att det införs ett bonus-malusystem för nya lätta fordon, eftersom det bland annat ökar efterfrågan på fordon med lägre koldioxidutsläpp. Däremot har konsekvenserna för kollektivtrafiken inte analyserats tillräckligt i utredningen. Personbilar och lätta bussar används i dag för färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och för anropsstyrd kollektivtrafik och den anropsstyrda kollektivtrafiken väntas dessutom öka i omfattning. De skatteförändringar som utredningen föreslår kommer att få ekonomiska konsekvenser för regionala kollektivtrafikmyndigheter, landsting/regioner och kommuner.

Färre och större regioner

I delbetänkande om "[Regional indelning – tre nya län](#)" (SOU 2016:48) som lades i juni bedömer Indelningskommittén att det finns politisk acceptans i de berörda länen för en indelningsändring. De förslår därför att:

- Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län läggs samman till Norrlands län
- Uppsala, Södermanlands, Örebro, Västmanlands, Dalarnas och Gävleborgs län läggs samman till Svealands län
- Västra Götalands och Värmlands län läggs samman till Västra Götalands län

De föreslagna ändringarna i länsindelningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2018 och den förändrade landstingsindelningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt [remissvar](#) angående betänkandet att utbyggd regional kollektivtrafik är helt avgörande för att regionreformen ska bli en framgång. För att de nya regionerna ska svetsas samman till funktionella regioner, med god tillgänglighet till samhällsservice, kultur, handel och fritidssysselsättningar, och den regionala tillväxten stimuleras måste den regionala kollektivtrafiken byggas ut och det regionala resandet med kollektivtrafik underlättas. Svensk Kollektivtrafik anser att det är en brist att Indelningskommittén inte gjort någon analys av hur kollektivtrafiken kan göra de nya regionerna funktionella. Vi har tagit fram en [rapport om Kollektivtrafik för funktionella storregioner](#) som kan användas som underlag i det fortsatta arbetet.

Rapporten presenterades vid ett välbesökt seminarium under Almedalsveckan i juli. Under seminariet medverkande Ulf Nilsson, ordförande Svensk Kollektivtrafik, Håkan Brynielsson, projektledare SKL, Kent Johansson, vice ordförande Indelningskommittén och Ulrika Frick, Västra Götalandsregionen.

I remissvaret pekade Svensk Kollektivtrafik även på att utvecklingen mot större arbets- och bostadsmarknader i dag bromsas av kapacitetsbristen på järnvägsnätet. Regering och riksdag måste därför anslå riktade pengar till utbyggnad av kollektivtrafiken i de nya länen. Framförallt behövs det

särskilda statliga investeringar i banor för regional trafik som ger kort restid, hög turtäthet och hög kapacitet.

Översyn kollektivtrafiklagen planeras

I budgetpropositionen skriver regeringen att en översyn av regelverket för kollektivtrafiken kommer att göras i och med att EU:s fjärde järnvägspaket ska genomföras. Översynen aviserades redan i den ekonomiska vårpropositionen som lades i april. Där skrev regeringen att det är viktigt att analysera kollektivtrafiklagens effekter på resenärer, samhällets kollektivtrafikplanering och kostnaderna.

I maj publicerade Trafikutskottet en [uppföljning av kollektivtrafiklagen](#). Svensk Kollektivtrafik har till uppföljningsgruppen bl.a. framfört att uppföljning hade ett oproportionellt stort fokus på trafikföretagens perspektiv och deras möjligheter att bedriva kollektivtrafik helt kommersiellt. I arbetsplanen för uppföljningen står t.ex. att "Huvudinriktningen för uppföljningen är att ur ett brukarperspektiv undersöka vilka effekter införandet av kollektivtrafiklagen har fått för resenärerna". Huvudinriktningen i rapporten är de effekter som kollektivtrafiklagen haft på de trafikföretag som vill köra kommersiell kollektivtrafik.

Ökat politiskt stöd för fördubblingsmålen

År 2015 beslutade [riksdagen i ett tillkännagivande](#) att fördubblingsmålen är viktiga mål och att regeringens ansvar är att se till att staten skapar förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål ska kunna nås. I budgetpropositionen skriver regeringen med anledning av riksdagens tillkännagivande att, även om kollektivtrafik i huvudsak är ett kommunalt och regionalt ansvarsområde, så är det enligt regeringen viktigt att staten bidrar aktivt till att förbättra förutsättningarna för personer att resa med kollektivtrafiken. Regeringen skriver att de framförallt kan förbättra förutsättningarna för kollektivt resande och bidra till att uppnå branschens mål genom att förbättra transportinfrastrukturen och genom att ha bra regler som styr förhållandena på transportområdet. Regeringen var ännu tydligare i den [ekonomiska vårpropositionen](#) i våras. Med anledning av den kommande infrastrukturpropositionen skrev de att "Regional tågtrafik och företagens godstransporter behöver stärkas. Infrastrukturen ska stödja de regionala trafikmyndigheternas målsättning att fördubbla andelen resor som sker i kollektivtrafiken." I budgetpropositionen skrev de också att det är angeläget att samhällsplaneringen generellt i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel.

I ett annat sammanhang i statsbudgeten skriver regeringen att förutsättningarna att välja gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen måste stärkas. De ekonomiska incitamenten ska styra i denna riktning.

Även Miljömålsberedningen tar upp fördubblingsmålet. De föreslår ett etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort som innebär att andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent⁶ år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Dessutom ligger många av Miljömålsberedningens förslag i linje med fördubblingsmålen och syftar till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och öka kollektivtrafikandelen. Det gäller t.ex. förslagen om att se över reseavdraget, att utvidga

⁶ Jämfört med en total andel i dag för kollektivtrafik, cykel och gång på ca 20 procent, s. 510

stadsmiljöavtal, att gång-, cykel- och kollektivtrafik bör bli normgivande i planeringen i större tätorter samt att resor med buss och tåg bör underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorter.

Svensk Kollektivtrafik och Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik har tagit fram en [backcastingstudie](#) om vad som krävs för att uppnå fördubblad kollektivtrafikandel till år 2030 och vilka effekter åtgärderna och styrmedlen kommer att få på bl.a. arbetsmarknadsregionernas utveckling, målet om ett fossilfritt transportsystem och de transportpolitiska målen. Rapporten togs fram av WSP Analys & Strategi och presenterades vid ett mycket välbesökt seminarium under Almedalsveckan i juli. Vid seminariet deltog bl.a. Karin Brundell Freij, WSP, Karin Svensson Smith (Mp), ordf. trafikutskottet, Erik Ottoson (M), ledamot trafikutskott, Teres Lindberg (S), ledamot trafikutskott och Ulrika Frick (Mp) Västra Götalandsregionen.

Backcastingstudien visar att det går att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel till år 2030, men det finns två styrmedel eller åtgärder som är helt avgörande för att kollektivtrafikandelen ska kunna fördubblas. Antingen måste utbudet av kollektivtrafik fördubblas (minst) eller så måste drivmedelsskatterna höjas med omkring 60 procent. Genom att kombinera dem behöver utbuds- och skattehöjningarna inte ökas lika mycket, men de måste ändå ökas avsevärt. Andra styrmedel och åtgärder är viktiga att genomföra. Om inte annat för att kollektivtrafikutbudet eller drivmedelsskatterna annars måste höjas ännu mer, men de övriga styrmedlen eller åtgärderna klarar inte av att öka kollektivtrafikandelen tillräckligt mycket för att målet ska nås.

Det mest sannolika är att målet nås med en kombination av utbuds- och skattehöjning. Det ökade utbudet kommer dock att leda till betydande kostnadsökningar för kommunerna och landstingen. Eftersom kollektivtrafikens kostnader redan i dag ökar snabbare än vad som är långsiktigt hållbart kommer det att bli nödvändigt med ökad statlig medfinansiering till kollektivtrafiken. Detta pekade Trafikverket nyligen på i [regeringsuppdraget](#) om att redovisa vilka styrmedel och infrastrukturåtgärder som krävs för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser⁷.

I december fick Trafikverket dessutom ett [regeringsuppdrag](#) om att bidra till att skapa förutsättningar för att kollektivtrafiken ska nå fördubblingsmålen. Trafikverket ska senast den 31 oktober 2016 redovisa hur dess verksamhet förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafikbranschen att nå sitt fördubblingsmål.

Ändrade upphandlingsregler

Regeringen har lagt flera förslag på om ändrade upphandlingsregler. Den 29 september lades [en lagrådsremiss om Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster](#). I lagrådsremissen lämnas förslag om bestämmelser för tjänstekontrakt om kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana och på vatten samt för tjänstekoncessioner som avser kollektivtrafik, oavsett trafikslag. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017. Om inte lagrådet kommer med allvarliga invändningar mot förslagen i lagrådsremissen kommer regeringen lägga en proposition om upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster den 18 oktober.

Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt [remissvar om upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster](#) att det inte finns några skäl till att i svensk rätt föreskriva konkurrensutsättning i större utsträckning än vad

⁷ s. 35, rapport 2016:111

EU-rätten kräver. Inte heller finns det skäl att inskränka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas handlingsutrymme att organisera den regionala kollektivtrafiken.

I juni lade regeringen även en [proposition om "Nytt regelverk om upphandling"](#). Propositionen innehåller förslag om tydligare regler om miljö-, arbetsrättslig- och social hänsyn samt förslag som medger större flexibilitet för upphandlande myndigheter. Regeringen föreslår även bestämmelser om undantag för intern upphandling mellan myndigheter och förändringar i syfte att främja små- och medelstora företags deltagande i upphandlingar. Allianspartierna har dock lagt en [gemensam motion](#) om att avslå centrala delar av propositionen, vilket innebär att det sannolikt inte finns majoritet i riksdagen för de förslag som de borgerliga partierna vill avslå. De förslag som får majoritet i riksdagen kommer att träda i kraft den 1 januari 2017. Svensk Kollektivtrafik har skrivit remissvar på de utredningar som ligger till grund för förslagen i propositionen.

Dessutom presenterade regeringen [en nationell upphandlingsstrategi](#) i juni. Den offentliga sektorn upphandlar varor och tjänster för omkring 625 miljarder kronor varje år. Det är pengar som, om de används strategiskt, kan göra stor skillnad i samhället. Syftet med strategin är att stimulera myndigheter och enheter att använda upphandling som ett verktyg för att åstadkomma positiva effekter i den egna verksamheten och i samhället i stort, t.ex. bidra till att hållbarhetsmål uppfylls samt stimulera innovation och utvecklingen av nya varor och tjänster.

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

Ökat fokus på digitalisering och förarlösa fordon

Regeringen tillkallade under 2015 en utredare som skulle analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. I delbetänkandet [Vägen till självkörande fordon](#) (SOU 2016:28) lämnar utredaren förslag på reglering av försök med självkörande fordon på väg. Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt [remissvar](#) angående utredningsbetänkandet att det är viktigt att skapa förutsättningar för försök med självkörande kollektivtrafikfordon. Detta kan leda till att det utvecklas nya former av transporter och resetjänster inom kollektivtrafiken och för att fordon som går i kollektivtrafik ska fungera ändamålsenligt för resenärerna.

Även [Miljömålsberedningen](#) tar upp digitaliseringens möjligheter och förarlösa fordon. Beredningen pekar på att den tekniska revolutionen skapar både möjligheter och hot. Om bilåkande blir billigare per passagerarkilometer och mer bekvämt genom mer intelligenta system kommer efterfrågan att stiga, dels den totala efterfrågan, och dels kan det också ske ett skifte från kollektivtrafik till privat trafik. Därför är det viktigt att det offentliga påverkar hur vi kan ta till vara potentialen att effektivisera resursanvändningen, och på så sätt åstadkomma både mindre miljöpåverkan och bättre tillväxt och fler arbetstillfällen. Enligt Miljömålsberedningen bör politikens roll i denna förändring vara att anpassa regelverk och styrmedel så att utvecklingen mot teknikskiften främjas och att styrning mot resurseffektivitet och minskade utsläpp säkerställs.⁸

Miljömålsberedningen skriver att gjorda analyser visar att det finns två huvudsakliga utvecklingar⁹. Den ena möjliga utvecklingen är att samhället inte styr och där självkörande fordon konkurrerar ut kollektivtrafik och där biltrafiken, men inte nödvändigtvis antalet fordon, fortsätter att öka. Den andra utvecklingen är att samhället går in mer och styr där självkörande fordon är en del i en tjänst som även omfattar kollektivtrafik, cykel och andra hållbara transportlösningar. Det finns enligt beredningen inget givet svar på hur en utveckling med självkörande bilar påverkar utsläppen av växthusgaser. Beredningen anser att detta är en fråga som behöver följas så att utvecklingen kan styras åt önskvärdt håll. Frågan har stor betydelse för planering av infrastruktur och transportsystem. Miljömålsberedningens¹⁰ pekar även på, med hänvisning till en analys som gjorts av OECD¹¹, att självkörande bilar och bildelning vid ett större genombrott skulle kunna bidra till lägre utsläpp och minskad trängsel förutsatt att introduktionen kombineras med investeringar som samtidigt ökar kollektivtrafikens attraktionskraft.

Två forskningspropositioner i november

I november kommer regeringen att lägga två forskningspropositioner, en forskningspolitisk och en om forskning och innovation på energiområdet. Inför regeringens arbete med de två propositionerna skickade Svensk Kollektivtrafik hösten 2015 [in underlag till regeringens forskningspolitik och ett remissyttrande om Trafikverkets rapport Analyser, forskning och innovationer på transportområdet](#)

⁸ S. 191

⁹ S. 237

¹⁰ S. 236

¹¹ OECD (2015) How shared selfdriving vehicles could change city traffic. International transport forum OECD corporate partnership report oecd/itf 2015

samt ett sitt [remissvar](#) om Energimyndighetens [strategi för forskning och innovation på energiområdet](#) för åren 2017–2020.

I det senare remissvaret skrev vi att energiforskningsanslaget bör öka för att snabba på utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Omställningen kräver forskningsinsatser kring energieffektivisering av fordon, utveckling av resurseffektiva el- och hybridfordon samt förnybara drivmedel. I remissvaret framhåller Svensk Kollektivtrafik bl. a. vikten av styrmedelsforskning. Den tekniska utvecklingen kommer inte att vara tillräcklig för att uppnå fossiloberoende inom vägtrafiken till 2030. Det kommer att behövas förskjutningar i transportarbetet mellan trafikslagen, inte minst från personbil till kollektivtrafik.

Andra nyheter på forskningsområdet är att regeringen i budgetpropositionen föreslår att [forskningsanslagen ska höjas](#). Bland annat föreslås att forskningsrådet FORMAS (Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande) anslag för klimatforskning ska ökas successivt fr.o.m. 2017 upp till 130 miljoner kronor fr.o.m. 2019.

I juni lanserade regeringen [fem strategiska samverkansprogram](#) som ska bidra till att möta flera av de samhällsutmaningar som Sverige står inför. Samverkansprogrammen bygger på ett utvecklat samarbete mellan offentliga aktörer, näringsliv, universitet och högskola. Kollektivtrafiken berörs framförallt av samverkansprogrammet "Nästa generations resor och transporter". Programmet bygger på visionen om att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Genom digitalisering, nya drivmedel och miljövänligare transportslag kan Sverige minska klimatpåverkan och öka exporten.

Nystart för nollvisionen

Den 1 september beslutade regeringen om en [nystart för nollvisionen](#), som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafikverket får i uppdrag att övergripande leda samverkan inom vägtrafiksäkerhet. Dessutom fick Trafikanalys två uppdrag. Ett i syfte att föreslå nya etappmål för trafiksäkerhet efter 2020, samt ett uppdrag om att utreda sänkt bashastighet i tätort.

Utöver att sänka hastigheter på vägarna ökar trafiksäkerheten så påverkas även kollektivtrafikandelen. Enligt WSP:s beräkningar i [backcastingstudien om fördubblad marknadsandel](#) till år 2030 skulle en sänkning av hastigheterna med 10 km/h på samtliga vägar, utom i glesbygdslänet, med en hastighetsgräns över 50 km/h minska bilresandet med 2,5 % och öka kollektivtrafikresandet med 2 %.

Översyn av de transportpolitiska preciseringarna

Eftersom det varit svårt att följa upp utvecklingen mot de transportpolitiska målen gav regeringen i september Trafikanalys i [uppdrag](#) att se över de transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen. Trafikanalys ska beskriva hur styrning och uppföljning, kopplat till de transportpolitiska målen, sker och vid behov lämna förslag till förändringar avseende styrning och uppföljning. Uppdraget ska redovisas senast den 10 mars 2017.

I budgetpropositionen finns en markering om de transportpolitiska målen. Tidigare har de s.k. funktions- och hänsynsmålen varit jämbördiga. Nu skriver regeringen även att "För att det övergripande transportpolitiska målet [säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet] ska kunna nås måste

funktionsmålet [tillgänglighet] i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet [säkerhet, miljö och hälsa]. Därmed ska transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet.”¹²

Utredning om inlands och- kustsjöfarts utvecklingspotential

I mars gav regeringen ett [uppdrag](#) till Sjöfartsverket att, i nära samarbete med Trafikverket, analysera potentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella utvecklingshinder och vid behov föreslå åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. I detta uppdrag ingår att analysera hinder och möjligheter för kollektivtrafiken på vatten. En underlagsrapport som fokuserar på kollektivtrafik på vatten ska vara klar den 30 september. Uppdraget i sin helhet ska redovisas den 31 december 2016.

¹² S.45 Proposition 2016/17:1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

■ Lägre strategisk påverkan/Brådskande

Ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafiken

Näringsdepartementet har lagt en [promemoria om Ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik](#) (DS 2016:9). I promemorian föreslås bl.a. att transportören själv, inom en i lagen högsta angiven gräns, ska bestämma storleken på avgiften. Dessutom ska avgiften beräknas utifrån ett antal kriterier som anges i lagen. Transportstyrelsen föreslås bli tillsynsmyndighet och föreslås kunna ge ut förtydligande föreskrifter. Den nya lagen och förordningen föreslås träda i kraft den 1 juli 2017.

Svensk Kollektivtrafik framför en mängd synpunkter på förslagen i sitt [remissvar](#). Lagförslaget går bl.a. inte tillräckligt långt i sin strävan att anpassa reglerna efter dagens och framtidens krav och förutsättningar. Olika färdmedel har i dag, och kommer även med lagförslaget ha, olika regelverk. Detta är självklart inte bra, varken för branschen eller för resenärerna. Lagförslaget är klart otillfredsställande eftersom lagens uttalade syfte att upprätthålla betalningsmoralen undergrävs, samtidigt som det ur rättvisesynpunkt är helt otillfredsställande.

■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

ID-kontrollerna förlängs och utvärderas

I juni beslutade regeringen [att förlänga ID-kontrollerna](#) för resenärer med buss, tåg eller passagerarfartyg från Danmark till Sverige till den 4 november 2016. Regeringen har även beslutat att ge berörda myndigheter i uppdrag att utvärdera negativa och positiva effekter av ID-kontrollerna. Utvärderingen ska ligga till grund för regeringens ställningstagande om det finns ett behov av att fortsätta med ID-kontrollerna efter den 4 november. I budgetpropositionen föreslår regeringen dessutom att 139 miljoner kr ska avsättas för att ersätta transportörer för kostnader för id-kontrollerna.

Enklare och billigare att finansiera tåg

I juni föreslog en utredning att det ska bli [enklare och billigare att finansiera tåg](#). I dag försvåras finansieringen av tåg av att internationella säkerhetsrätter (till exempel panträtt) regleras på olika sätt i olika rättssystem. Det gör finansiärens situation oförutsägbar, komplicerad och kostsam. För att få goda konkurrensvillkor och låga finansieringskostnader kan Sverige ansluta sig till det s.k. järnvägsprotokollet som är kopplat till konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (Kapstadskonventionen).