



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Politisk omvärldsanalys hösten 2017

Strategisk påverkan

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande <ul style="list-style-type: none">▪ Regeringen ökar och förlänger elbusspremien▪ Nya transportpolitiska mål?▪ Utvecklad politik för hållbar stadsutveckling▪ Reduktionsplikt och nedsatt skatt på biobränslen▪ Kollektivtrafiken bör prioriteras enligt budgetpropositionen▪ Fossilfria transporter och elektrifiering viktig i klimatstrategi	Hög strategisk påverkan/Brådskande <ul style="list-style-type: none">▪ Förslag till nationell plan för transportsystemet för år 2018 – 2029<ul style="list-style-type: none">- Statlig medfinansiering av ERTMS ombordutrustning?- Försämrad standard på vissa regionala banor- Lägre hastighet föreslås för höghastighetsbanorna- Stadsmiljöavtalen förlängs- Flera satsningar för att stärka kollektivtrafiken▪ Utredning ska se över reseavdraget▪ Tågtrafiken ska få regressrätt på Trafikverket▪ Ökade anslag till kollektivtrafiken i landsbygd
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande <ul style="list-style-type: none">▪ Miljözoner för lätta fordon▪ Cyklar på körbanan ger busstrafiken problem▪ Stärk användarnas villkor i delningstjänsterna▪ Samordna avgifterna hos transportmyndigheterna▪ Försöksverksamhet med självkörande fordon viktigt för Sverige▪ Digitaliserat informationsflöde underlättar för studentrabatter	Lägre strategisk påverkan/Brådskande <ul style="list-style-type: none">▪ Bidrag till avgiftsfri kollektivtrafik under sommarloven▪ Bonus malus för lätta fordon ökar kollektivtrafikens kostnader▪ Ökade anslag till trygghet och säkerhet på järnvägsstationer▪ Kritik mot förslag om ny kamerabevakningslag▪ Anpassning av dataskyddslagstiftningen till EU-förordning

Brådskande

Förord

Det här är en politisk omvärldsanalys för hösten 2017. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska händelser och åtgärder i Sverige som påverkar kollektivtrafikens utveckling. Rapporten är skriven av Lars Sandberg, Svensk Kollektivtrafik.

Stockholm den 5 oktober 2017

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	5
Förslag till nationell plan för transportsystemet för år 2018 - 2019.....	5
Regeringen öppnar för statlig medfinansiering av ERTMS ombordutrustning.....	5
Försämrad standard på vissa regionala banor	6
Lägre hastighet föreslås för höghastighetsbanorna.....	6
Stadsmiljöavtalen förlängs	6
Flera satsningar för att stärka kollektivtrafiken	7
Utredning ska se över reseavdraget.....	8
Tågtrafiken ska få regressrätt på Trafikverket	8
Ökade anslag till kollektivtrafik i landsbygd	9
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	10
Regeringen ökar och förlänger satsningen på elbusspremie	10
Nya transportpolitiska mål?	10
Regeringen lovar utvecklad politik för hållbar stadsutveckling	10
Reduktionsplikt och nedsatt skatt på biobränslen.....	11
Kollektivtrafiken bör prioriteras	12
Fossilfria transporter och elektrifiering viktig i klimatstrategi	12
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	14
Bidrag till avgiftsfri kollektivtrafik under sommarloven.....	14
Bonus malus för nya lätta fordon ökar kollektivtrafikens kostnader.....	14
Ökade anslag till trygghet och säkerhet på järnvägsstationer	14
Kritik mot förslag om ny kamerabevakningslag	15
Anpassning av dataskyddslagstiftningen till EU-förordning.....	15
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	16
Miljözoner för lätta fordon.....	16
Cyklar på körbanan ger problem för busstrafiken	16
Stärk användarnas ställning i delningstjänsterna.....	16
Samordna avgifterna hos transportmyndigheterna.....	16
Försöksverksamhet med självkörande fordon viktigt i Sverige.....	17
Digitaliserat informationsflöde underlättar för studentrabatter.....	17

■ Hög strategisk påverkan/Brådskande

Förslag till nationell plan för transportsystemet för år 2018 - 2019

Trafikverket lade i slutet av augusti sitt [förslag till nationell plan för transportsystemet för 2018 – 2019](#). I år har Trafikverket även tagit fram en [kortversion av förslaget till nationell plan](#).

Under våren 2018 kommer regeringen att fastställa den nya nationella planen och slutliga ekonomiska ramar. Regeringen pekar i budgetpropositionen på att resultatet av Sverigeförhandlingens arbete, som ska slutredovisas senast den 31 december 2017, kommer att beaktas vid beslutet om den nya nationella planen. Dessutom kommer Trafikanalys [regeringsuppdrag att om kvalitetsgranska](#) Trafikverkets förslag till nationell plan och av länsplanerna samt Trafikverkets [regeringsuppdrag](#) om att analyser eventuella kostnadsförändringar för namngivna objekt i den befintliga nationella planen att beaktas.

Svensk Kollektivtrafik har fått förslaget på remiss och kommer att skriva ett yttrande. Vi har tidigare genomfört en rad aktiviteter för att ta tillvara kollektivtrafikens intressen i infrastrukturplaneringen, bl.a. talat på Trafikverkets dialogmöten och Riksdagens järnvägsgrupps frukostmöten. Inför regeringens infrastrukturproposition skrev Svensk Kollektivtrafik [remissvar om Trafikverkets Inriktningsunderlag](#) och [remissyttrande om Trafikverkets regeringuppdrag angående åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser](#).

Trafikverket lade fram förslag på en rad olika områden, bl.a. om signalsystemet ERTMS, de regionala banorna, höghastighetsbanorna och mobilkommunikationssystemet GSM-R.

Regeringen öppnar för statlig medfinansiering av ERTMS ombordutrustning

I förslaget till nationell plan skriver Trafikverket att ERTMS-systemet under planperioden ska ha implementerats på större delen av järnvägsnätet och utvecklats till modernare versioner som gör det möjligt att köra trafik med kortare mellanrum mellan tågen för att öka kapaciteten på järnvägen.

För att underlätta en införandet av ERTMS ska Trafikverket utreda möjligheterna att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS som tillägg till befintliga EU-bidrag. I [budgetpropositionen](#) skriver regeringen dessutom att anslaget till utveckling av statens transportinfrastruktur även får användas för utgifter "för ersättning till utrustning inklusive installation som säkerställer funktionen hos tågfordonens befintliga telekommunikationssystem för talkommunikation och som säkerställer funktionen hos befintlig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS".

Svensk Kollektivtrafik kommer att ta upp problemen kring införandet av ERTMS i vårt remissvar angående förslaget till nationell plan. Utöver problemen med finansieringen kommer vi att bl.a. att ta upp Trafikverkets införandeplan. I införandeplanen föreslås att ERTMS ska införas på små snuttar över hela landet samtidigt, med utgångspunkt från utbyte av gamla ställverk. Detta kommer naturligtvis att få konsekvenser för våra medlemmars trafik.

Vi har tidigare tagit upp problemen med ERTMS i en rad sammanhang, bl.a. i en [skrivelse](#) till Trafikverket, Näringsdepartementet och Trafikutskottet. I höstas publicerade vi en [debattartikel](#) i Svenska Dagbladet om att vi anser att regeringen ska skjuta på utbyggnaden tills ERTMS är driftsäkert och det finns versioner av signalsystemet som ökar kapaciteten. Vi tog upp ERTMS i vårt [remissvar om Trafikverkets Inriktningsunderlag](#). Där skrev vi bl.a. att staten bör skjuta på investeringarna i

ERTMS för att frigöra 19 miljarder kr till andra järnvägsinvesteringar. Vi har tidigare även skrivit ett [remissyttrande om Trafikverkets förslag till införandeplan för ERTMS 2015-2025](#).

Försämrad standard på vissa regionala banor

För att upprätthålla framkomligheten, punktligheten och kapaciteten föreslår Trafikverket att det ska genomföras reinvesteringar på delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet, dvs. de banor som kollektivtrafikbranschen kallar för de regionala banorna. I planen har det prioriterats medel till vissa lågtrafikerade banor som bedömts som viktiga för att leda om trafik. På övriga delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kommer det ske vissa försämringar jämfört med dagens situation även om en grundläggande funktionalitet kommer att bibehållas. Dessutom är det enligt Trafikverket viktigt att upprätthålla standarden på de lågtrafikerade banor som är viktiga för näringslivets transporter av gods på järnväg.

Svensk Kollektivtrafik arbetar aktivt med politisk påverkan för att de regionala banorna inte ska avvecklas. I våras presenterade vi ett [PM med nationellt perspektiv de regionala banorna](#) på Västra Götalandsregionen och Region Jönköpings riksdagsfrukost om de regionala järnvägarnas framtid. I mars publicerade vi en [debattartikel i Dagens Samhälle om att de regionala järnvägarna](#) bör utvecklas, inte avvecklas. Vi har också tagit upp våra ståndpunkter om att de regionala banorna med statssekreterare Mattias Landgren och den förra infrastrukturministern, Anna Johansson.

Lägre hastighet föreslås för höghastighetsbanorna

Med en anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen kommer utbyggnaden att ta lång tid. Därför föreslår Trafikverket att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för persontrafik i 250 km/tim och med ballasterat spår. Dimensionering för högre hastighet än så skulle medföra högre kostnader som är svåra att motivera, eftersom den högre hastigheten inte bedöms kunna nyttjas fullt ut förrän långt fram i tiden, skriver Trafikverket. Det beror på att det inte är sannolikt att tågoperatörerna kommer att kunna motivera investeringar i dyra höghastighetståg förrän längre sammanhängande sträckor kan trafikeras i högre hastigheter.

Trafikverket föreslår att Ostlänken, som ska byggstartas i början av planperioden, ska dimensioneras för hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår, eftersom nyttan med en högre hastighet är begränsad med den systemdesign, inklusive stationslösningar, som varit en utgångspunkt för planeringen.

I **Svensk Kollektivtrafiks** [remissvar om Trafikverkets Inriktningsunderlag](#) skrev vi när det gäller höghastighetsbanorna att förutsättningarna för kollektivtrafiken behöver förbättras, att resurserna till underhåll måste öka och att de planerade stambanorna för höghastighetståg måste finansieras på annat sätt än från infrastrukturramen.

Stadsmiljöavtalen förlängs

Såväl Trafikverket i förslaget till nationell plan som regeringen i budgetpropositionen föreslår att stadsmiljöavtalen bör förlängas under hela planperioden och det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kronor, dvs. 1 miljard per år 2018-2029.

Bakgrunden är enligt regeringen att befolkningen i svenska storstäder växer kraftigt. För att fler ska kunna leva hållbart behövs täta städer där en större andel av persontransporterna sker med gång, cykel och kollektivtrafik. Regeringen skriver i budgetpropositionen att den genom stadsmiljöavtalen vill fortsätta att främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för cykeltrafik och

kollektivtrafik. Genom en förlängning av stadsmiljöavtalen ökar möjligheterna för mer genomarbetade förslag samtidigt som det ges mer tid till att genomföra åtgärder och motprestationer.

Svensk Kollektivtrafik har drivit att stadsmiljöavtalen bör utvidgas och förstärkas, bl.a. i vårt [bidrag till strategin för fossilfri transportsektor](#) och i vårt [remissvar angående Miljömålsberedningens betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige](#).

Flera satsningar för att stärka kollektivtrafiken

Trafikverket föreslår även en rad åtgärder på kollektivtrafikområdet.

- När det gäller underhållsåtgärder på vägarnätet kommer insatser i form av rekonstruktion, bro- och beläggningsunderhåll, avvattning med mera att prioriteras på vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum
- Möjligheter till att pröva ny innovativ och miljöanpassad teknik på tvärförbindelsen, t.ex. elektrifiering för tung trafik och kollektivtrafik kommer att undersökas.
- Trimningsåtgärder¹ t.ex. för att skapa attraktiva, trygga och funktionella miljöer i bytespunkter, kollektivtrafikkörfält och pendelparkeringar föreslås.
- Cirka 1,5 miljarder kronor ska satsas på cykelvägar längs nationella vägar. Många gånger är cykel kombinerad med en kollektivtrafikresa. Förslaget innehåller därför åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framförallt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.
- Trafikverket planerar att tillsammans med akademien och industrin genomföra ett antal demonstrationsprojekt inom bl.a. persontransportområdet. Det handlar t.ex. om kapacitetsstarka och effektiva bussystem i form av Bus Rapid Transit (BRT), som kan utgöra stommen i medelstora städers kollektivtrafik, skapa tvärförbindelser i storstäder och utveckla den regionala trafiken i stråk där efterfrågan är stor. Med hjälp av elektrifiering och automation kan BRT-konceptet utvecklas ytterligare.
- Trafikverket föreslår att totalt cirka 5,8 miljarder av medlen i den nationella planen och ur länsplaner ska användas till statlig medfinansiering enligt Sverigeförhandlingens överenskommelser med kommuner och landsting om satsningar på bl.a. kollektivtrafikåtgärder.
 - Skåne: t.ex. spårväg i Lund, nya BRT-linjer och utbyggnad av järnväg.
 - Stockholmsområdet: bland annat tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, ny tunnelbanestation, Spårväg syd, utbyggnad av Roslagsbanan.
 - Göteborg: spårväg och buss, linbana i centrum, två BRT-stråk.

Trafikverkets bedömning är att de föreslagna satsningarna på kollektivtrafik kan öka andelen kollektivtrafik, gång och cykel.

¹ Åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor och syftar till att med mindre och effektiva åtgärder utveckla och förbättra transportsystemets funktion.

Utredning ska se över reseavdraget

Regeringen kommer enligt [budgetpropositionen](#) att se över det nuvarande systemet för reseavdrag. Något som den parlamentariska landsbygdskommittén, liksom Miljömålsberedningen, föreslagit. Regeringens syfte med utredningen är att minska skattefusket med reseavdragen och i högre grad gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, bidra till klimatmålet för transportsektorn 2030.

Med klimatmålet för transportsektorn 2030 avses det nya sektorsmålet för transportsektorn som innebär att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Svensk Kollektivtrafik har arbetat för ett avståndsberoende reseavdrag under många år. Vi uppvaktade dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson. Vid mötet överlämnades vårt [positionsnummer om avståndsberoende reseavdrag](#) med förslag till ett nytt reseavdragssystem som både vidgar arbetsmarknadsregionerna och minskar utsläppen. Vi har även uppvaktat statssekreterare Mattias Landgren om hur avdraget bör förändras.

I en [debattartikel i Svenska Dagbladet](#) den 2 februari skrev Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Naturskyddsföreningen, Resenärsforum, Sveriges Bussföretag, Tågoperatörerna och Taxiförbundet att regeringen snarast bör tillsätta en utredning som ser över reseavdraget och gör den avståndsberoende. Artikeln publicerades även under rubriken ["Reseavdrag göder rika män"](#) i tidningen Trafikforum.

I januari skrev Dagens Nyheter dessutom en ledarartikel under rubriken ["Sluta subventionera rika människors bilresor"](#) utifrån [rapporten från WSP:s forskningsprojekt om reseavdraget](#) som Svensk Kollektivtrafik var referensgrupp till. Ledarartikeln tog bl.a. upp att ca 30 procent av kostnaderna för avdraget i dag beror på fusk och att staten förlorar omkring 2 miljarder kr varje år på fusket. Om reseavdraget görs avståndsberoende kommer fusket minska, kollektivtrafikresandet öka och koldioxidutsläppen minska med 7 procent.

Vi har även tagit upp frågan i vårt [remissvar](#) angående den [Parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande](#) och vårt [remissvar](#) angående [Miljömålsberedningens slutbetänkande](#). Båda dessa utredningar föreslog att reseavdraget borde ses över och ändras.

Tågtrafiken ska få regressrätt på Trafikverket

Enligt budgetpropositionen kommer regeringen att föreslå att järnvägsföretag i större utsträckning ska kunna få ersättning av infrastrukturförvaltaren (den som har ansvaret för spåranläggningen) vid förseningar som beror på fel och brister i infrastrukturen (regress) i den kommande propositionen om en ny järnvägslag. I december kommer regeringen att lägga en proposition om ny järnvägslag. Avsikten är att den nya lagen ska träda i kraft den 1 juli 2018.

Svensk Kollektivtrafik har [besvarat en remiss kring vissa ändringar i Järnvägstrafiklagen](#). En av de större förändringarna handlar om infrastrukturförvaltarens spårdriftsansvar. Denna remiss ser ut att vara ett av de sista stegen innan COTIF 1999 införs i svensk lag och att någon form av regressrätt införs i Sverige. Frågorna har mer utförligt behandlats [En modern reglering av järnvägstransporter \(SOU 2015:9\)](#) och [Tillträde till COTIF 1999 \(SOU 2014:26\)](#).

Ökade anslag till kollektivtrafik i landsbygd

För att främja regional tillväxt och goda levnadsvillkor på landsbygden föreslår regeringen i [budgetpropositionen](#) en utökning av satsningen på kollektivtrafik i landsbygd. Otillräcklig kollektivtrafik försvårar för dem som bor på landsbygden och försämrar företagens möjligheter att rekrytera. Därför föreslår regeringen att anslaget ska ökas med 85 miljoner kronor 2018, 40 miljoner kronor 2019 och 42 miljoner kronor 2020 utöver det tidigare beslutet om att staten ska satsa 209-230 miljoner kronor per år under år 2017-2019. Trafikverket ska samråda med regionala utvecklingsansvariga aktörer om vad som kan uppnås i respektive län och därefter lämna förslag till regeringen om hur medlen bäst kan användas.

Enligt det tidigare beslutet fick VTI i uppgift att genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar som kan öka medborgarnas vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken på landsbygden. VTI har under sommaren kommit med en delrapport om [Mobilitet och transportlösningar på landsbygd](#). Rapporten är en internationell omvärldsanalys i form av en litteraturstudie. Den viktigaste slutsatsen är att litteraturen pekar på tre faktorer som är viktiga för att utveckla en väl fungerande kollektivtrafik på landsbygd:

- Samordning av färdtjänst, allmän kollektivtrafik och skolskjuts
- Målgruppen måste identifieras och deras behov och förutsättningar kännas till
- Marknadsföring av nya projekt och linjer för att invånarna ska känna till dem och ha möjlighet att resa.

Svensk Kollektivtrafik agerade inför fördelningen av de tidigare beslutade medlen genom att säkerställa att våra medlemmar fick delta i Trafikverkets samråd om extra medel till kollektivtrafik i landsbygden.

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

Regeringen ökar och förlänger satsningen på elbusspremie

I budgetpropositionen föreslår regeringen att satsningen på introduktion av elbussar ska förlängas. Dessutom kommer anslaget att höjas med 40 miljoner kr för 2018 för att det ska vara möjligt att besluta om elbusspremie redan i planeringsfasen. För att satsningen på Elbusspremien ska få bästa genomslag är det viktigt enligt regeringen med långsiktighet. Regeringen föreslår därför att elbusspremien ska förlängas och öka med 100 miljoner kronor per år 2020–2023.

Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med Sveriges Bussföretag skickat en skrivelse till regeringen om att skatten på el som används i elbussar och laddhybrider bör sänkas. I budgetpropositionen skriver regeringen att de bedömer att ett riktat investeringsstöd såsom elbusspremien, vilket subventionerar inköp av den dyrare tekniken, är ett mer lämpligt styrmedel än sänkt elskatt. Regeringen anser därför att det nu saknas tillräckliga skäl för att gå vidare med förslaget.

Nya transportpolitiska mål?

I budgetpropositionen skriver regeringen att för att på sikt kunna uppfylla de transportpolitiska målen behövs underlag av god kvalitet som grund för förslag och prioritering av insatser. I samband med de årliga uppföljningarna, har det konstaterats att det med nuvarande preciseringar, indikatorer och mått, är svårt att få en tillräckligt god bild av utvecklingen vad gäller de transportpolitiska målen. Regeringen gav därför i september 2016 Trafikanalys i uppdrag att se över transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen och att föreslå transportpolitiska preciseringar när det gäller trafiksäkerhet. Trafikanalys redovisade uppdragen under våren. Ärendena bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Svensk Kollektivtrafik skrev i sitt [remissvar](#) angående [Trafikanalys rapport Ny målstyrning för transportpolitiken](#) att rapporten bör dras tillbaka och att regeringen bör ge direktiv till en ny utredning som görs om från grunden.

Svensk Kollektivtrafik riktar i sitt yttrande mycket hård kritik mot Trafikanalys rapport på en rad områden, bland annat: trots regeringens direktiv har Trafikanalys inte fört dialog med berörda aktörer inför framtagandet av förslagen; trots direktiven har Trafikanalys inte beaktat viktiga förslag i Miljömålsberedningens betänkande eller argumenterat varför man inte gjort det; att förslaget om ettåriga prioriteringar riskerar att göra transportpolitiken mycket kortsiktig och ryckig; att Trafikanalys har lagt fram en ofärdig rapport med i vissa fall ofullständiga förslag, där det saknas argument för många av förslagen och det inte finns några analyser av deras konsekvenser; att den föreslagna målstrukturen är splittrad, fragmentiserad och svår att överblicka, vilket gör de transportpolitiska målen svårare att följa upp.

Regeringen lovar utvecklad politik för hållbar stadsutveckling

Det befintliga transportsystemet ska användas effektivt. Framför allt i städer har fler möjlighet att klara sin vardag utan egen bil, skriver regeringen i budgetpropositionen. God samhällsplanering ökar möjligheterna till transporteffektiva städer som samtidigt kan underlätta för resenärer att välja

kapacitetsstark kollektivtrafik, gång och cykel i stället för personbil. I en skrivelse till riksdagen² om levande städer kommer regeringen att utveckla politiken kring stadsutveckling. Tidigare har regeringen aviserat att skrivelsen bl.a. kommer att innehålla förslag till nationella mål för stadsutveckling och en strategi för hållbar stadsutveckling. Enligt regeringskansliets propositionsförteckning kommer skrivelsen att läggas i november.

Miljöminister Karolina Skog har flera gånger inför den planerade skrivelsen uttalat sig om att kollektivtrafiken bör prioriteras i stadsmiljön. I april pekade [miljöministern](#) på att hur vi planerar infrastrukturen och transportererna i städerna är avgörande för en mer attraktiv stadsmiljö och för att minska skadliga luftföroreningar. För att nå regeringens mål om fossilfrihet ska framkomlighet och tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafikanter prioriteras. Stadsplaneringen bör därför i större utsträckning utgå från gång, cykling och kollektivtrafik för att öka framkomligheten och minska trängseln i städerna. I en [debattartikel i mars](#) efterlyste hon politiska beslut för att ställa om från att prioritera bilen i gaturummet till mer effektiva färdmedel som kollektivtrafik, gång och cykel.

Svensk Kollektivtrafik har tagit upp kollektivtrafikens betydelse och roll för en hållbar stadsutveckling i olika sammanhang, bl.a. har vi i [remissvaret](#) angående Miljömålsberedningens slutbetänkande ställt oss positiva till beredningens förslag om att det införs ett etappmål om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25 % år 2025 (persontrafikarbete). I vårt [bidrag till strategin för fossilfri transportsektor](#) tog vi bl.a. upp att ökat kollektivtrafikresande bör prioriteras i infrastrukturplaneringen och att befintlig gatu- och vägkapacitet bör omfördelas från bil till kollektivtrafik. Kollektivtrafikens betydelse för attraktiva stadsmiljöer tas även upp i [Svensk Kollektivtrafiks rapport om kollektivtrafikens samhällsnytta](#), i vår [broschyr om kollektivtrafikens samhällsnytta](#) och en kort [film](#).

Reduktionsplikt och nedsatt skatt på biobränslen

Det så kallade bränslebytet införs enligt [budgetpropositionen](#) från den 1 juli 2018. [Bränslebytet](#), som består av två delar, dels en så kallad reduktionsplikt och dels skatteändringar som gynnar biobränslen, som tillsammans ska leda till ett byte bort från fossila bränslen mot förnybara.

Reduktionsplikten innebär att de som distribuerar drivmedel ska minska utsläppen av växthusgaser genom att blanda in biodrivmedel i den bensin och diesel som säljs. Hur mycket biodrivmedel som ska blandas in utgår från dagens inblandningsnivåer och kommer sedan successivt att höjas. De som tankar sitt fordon kommer inte att märka några större förändringar. Förslaget riktar sig till bränsledistributörerna, som åläggs att blanda in biodrivmedel i den bensin och det dieselbränsle de säljer.

Eftersom en reduktionsplikt i nuläget inte kan kombineras med skattenedsättning bör de bränslen som omfattas av plikten beläggas med full skatt. Reduktionsplikten bör enligt regeringen kompletteras med fortsatt skattebefrielse, så långt det är möjligt, för höginblandade och rena biodrivmedel samt biogas så att dessa biodrivmedels konkurrenskraft gentemot deras fossila motsvarigheter kan behållas.

² Skrivelse är ett dokument 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 inget förslag till riksdagsbeslut.

Svensk Kollektivtrafik har skrivit ett [remissvar angående regeringens promemoria om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle](#). I remissvaren pekar vi bl.a. på att det är en brist att det inte finns några definierade årliga mål för inblandning av biodrivmedel efter 2020, utan bara en indikativ målsättning för 2030. Det är även en brist att förslaget inte innehåller något som premierar bränslen som har högre andel större fossilfritt än vad lagen kommer att kräva.

I [vårt remissvar](#) till [Miljömålsberedningen](#) tog vi dessutom upp att det är mycket viktigt att skapa långsiktigt hållbara och stabil beskattning av biodrivmedel. Kortsiktigheten, osäkerheten och ryckigheten i dagens beskattning av biodrivmedel är ett stort problem för kollektivtrafiken. I linje med detta har vi och Sveriges Bussföretag tidigare publicerat en [debattartikel i Dagens Samhälle](#) om att omställning till fossilfria bussar kräver stabila regler tillsammans med Sveriges Bussföretag. Dessutom arbetar vi tillsammans med våra nordiska kollegor för att även UITP ska driva frågan om långsiktigt och hållbar beskattningen av biodrivmedel.

Kollektivtrafiken bör prioriteras

I budgetpropositionen understryker regeringen i ett flertal sammanhang att kollektivtrafiken bör prioriteras. Det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning prioriterar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa med kollektivtrafik i stället för med personbil som en del av arbetet för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. För att nå klimatmålen bedömer regeringen att gång, cykling och kollektivtrafik behöver främjas och stimuleras.

Förutsättningarna för klimatomställningen skiljer sig i grunden mellan stad och land. I städerna finns många olika möjligheter att ersätta bilresor med andra färdmedel. Tack vare investeringar i modern kollektivtrafik, nya cykelbanor och en politik för levande städer kan allt fler stadsbor välja bort bilen. På landsbygden är däremot bilen en nödvändighet.

Dessutom skriver regeringen i mer allmänna ordalag att fler behöver få tillgång till miljövänliga, klimatsmarta och smidiga transporter.

Fossilfria transporter och elektrifiering viktig i klimatstrategi

Regeringens ambition är att fossila bränslen ska fasas ut ur transportsektorn. För att nå det nya målet för inrikes transporter om att utsläppen av växthusgaser ska minska med minst 70 procent senast 2030 behöver hela transportsektorn effektiviseras. Att öka elektrifieringen och andelen förnybara bränslen i hela landet är prioriterat.

Enligt budgetpropositionen är Energimyndighetens [strategiska plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet](#) ett viktigt underlag för det fortsatta strategiska arbetet.

Omställningen till fossilfria transporter inklusive elektrifiering kommer att utgöra en viktig del i regeringens aviserade klimatstrategi.

Regeringen ska även ta fram en nationell strategi för elektrifiering, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del, samt arbeta med regionala planer för infrastruktur för el och förnybara bränslen i transportsektorn.

Dessutom kommer regeringen att låta analysera hur biogasens nytta som resurs kan tas till vara på bästa sätt, dess marknadsförutsättningar och hur den kan ges konkurrenskraftiga villkor på både kort och lång sikt. Regeringen avser även att föreslå långsiktiga styrmedel.

I [Svensk Kollektivtrafiks bidrag till strategin för fossilfri transportsektor](#) tog vi bl.a. upp att reseavdraget behöver reformeras och göras färdmedelsneutralt och avståndsberoende, att ökat kollektivtrafikresande ska prioriteras i infrastrukturplaneringen, att befintlig gatu- och vägkapacitet bör omfördelas från bil till kollektivtrafik och att stadsmiljöavtalen bör utvecklas och förstärkas.

■ **Lägre strategisk påverkan/Brådskanie**

Bidrag till avgiftsfri kollektivtrafik under sommarloven

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år ska införas 2018–2020 för att finansiera [avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet](#). Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar årskurserna 6–9 i grundskolan och år 1 och 2 i gymnasieskolan. En process kommer att inledas för att ta fram en ordning för hur och vilken aktör som ska kunna ansöka om medel. Detta kommer naturligtvis att få konsekvenser för **Svensk kollektivtrafiks** medlemmar. Såväl hur och vilken aktör som kommer att kunna ansöka om bidraget kommer att påverka de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Bonus malus för nya lätta fordon ökar kollektivtrafikens kostnader

[Bonus–malus för lätta fordon införs](#) från den 1 juli 2018. I systemet premieras miljöanpassade fordon vid inköpstillfället med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus). Huvudsyftet för ett bonus–malus-system är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Systemet kompletterar de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och det bidrar till att minska transportsektorns totala oljeberoende och klimatpåverkan.

[Svensk Kollektivtrafik skrev i sitt remissyttrande](#) att vi positiva till införandet av bonus–malus-systemet för nya lätta fordon eftersom det kommer att öka efterfrågan på fordon med relativt sett lägre koldioxidutsläpp. Vi är däremot kritiska till att konsekvenserna för kollektivtrafiken inte har analyserats. Personbilar och lätta bussar används i dag för färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och för anropsstyrd kollektivtrafik. Den anropsstyrda kollektivtrafiken väntas dessutom öka i omfattning. I

I budgetpropositionen besvarar regeringen Svensk Kollektivtrafiks kritik. Regeringen skriver att i SNI-koden 49.3 (Annan landtransport, passagerartrafik) ingår förutom taxitrafik även kollektivtrafiken. Totalt finns knappt 27 000 lätta fordon fördelat på ungefär 10 000 företag under denna kod. Hur den höjda fordonsskatten för nya fordon påverkar kollektivtrafiken beror på vilka fordon som väljs vid nybilsköp och hur ofta fordonen byts ut. Om fordonen i genomsnitt antas ha koldioxidutsläpp på 130 gram per kilometer och byts ut vart fjärde år kommer kostnadsökningen att bli ca 20 miljoner kronor per år.

Ökade anslag till trygghet och säkerhet på järnvägsstationer

På järnvägsstationer förekommer brottslig verksamhet och störning av allmän ordning och säkerhet. Problemen finns enligt budgetpropositionen framförallt i stationshusen, men de förekommer även på Trafikverkets plattformar, på gångbroar samt i gångtunnlar, hissar och rulltrappor.

Konsekvensen blir att resenärer upplever vissa stationer som otrygga och därför väljer andra kommunikationsmedel. Inom ramen för sitt ansvar som infrastrukturförvaltare planerar Trafikverket för att göra en översyn och utökning av antalet järnvägsstationer som har bevakning och kameraövervakning som ett led i att öka säkerheten och tryggheten. Arbetet ska ske i samverkan med intressenter med förvaltningsansvar vid stationerna. Under kommande tre år planeras dessutom en förstärkning av Trafikverkets trygghetsskapande åtgärder med stationsvärdar.

Regeringen föreslår därför att Trafikverkets anslag ska ökas med mellan 44 och 47 miljoner kr per år 2018 - 2020 för att täcka kostnader för bl.a. teknisk övervakningsutrustning och arbetsledning.

Kritik mot förslag om ny kamerabevakningslag

Under juni har det lagts en [utredning om en ny kamerabevakningslag](#). Utredaren föreslår att dagens generella tillståndsplikt för kamerabevakning slopas, men detta gäller inte för kollektivtrafiken. Enligt utredningens förslag ska det även i fortsättningen krävas tillstånd för kameraövervakning av kollektivtrafik, järnväg och liknande om det inte finns något särskilt undantag förutsatt att verksamheten bedrivs av statlig eller kommunal myndighet eller på uppdrag av dessa. Kravet föreslås gälla i fordon, på hållplatser och perronger samt i väntsalrar på stationer. Lagen föreslås träda i kraft den 25 maj 2018.

Svensk Kollektivtrafik är i sitt [remissvar](#) angående utredningen kritisk till den nya lagförslaget för kamerabevakning som ger privata aktörer stora möjligheter att använda kameror för att öka trygghet och säkerhet i sin verksamhet utan att ens anmäla att man sätter upp kameror, medan kollektivtrafiken, som är en tydlig målpunkt för brott och där resenärer och personal dagligen utsätts för hot och våld, även i fortsättningen måste ha tillstånd för kameraövervakning.

Anpassning av dataskyddslagstiftningen till EU-förordning

I slutet av maj presenterades [en utredning](#) om vilka anpassningar som måste göras av svensk lagstiftning med anledning av att EU:s dataskyddsförordning (EU 2016/679) ska börja tillämpas den 25 maj 2018.

Svensk Kollektivtrafik kommer att skriva ett remissvar. Eftersom vi ser att den nya lagstiftningen detta kommer att påverka våra medlemmar i hög grad kommer vi att genomföra en den 9 oktober hålla en orienteringsdag angående den nya Dataskyddsförordningen (GDPR)[orienteringsdag angående den nya Dataskyddsförordningen \(GDPR\)](#) som träder i kraft nästa år. Kursen är på basnivå med fokus på orientering när PUL blir GDPR samt förberedelser och effekter i den operativa verksamheten när nya regler införs. Utbildningsdagen genomförs i samarbete med Allt om juridik och dagen avslutas med att Trafikförvaltningen, SLL berättar om sina förberedelser för att hantera de nya reglerna.

■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

Miljözoner för lätta fordon

Regeringen kommer enligt budgetpropositionen att ge kommuner möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon för att förbättra luftkvaliteten i tätorterna. Miljözonerna kan också bidra till en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta. Regeringen kommer även utreda åtgärder som ökar efterlevandet av miljözonsreglerna.

Svensk Kollektivtrafik skrev i sitt [remissvar](#) angående Transportstyrelsens rapport [Miljözoner för lätta fordon](#) att de föreslagna miljözonsreglerna riskerar att öka kostnaderna för den upphandlade kollektivtrafiken om det skulle ske som en förändring av förutsättningarna under löpande avtal.

Cyklar på körbanan ger problem för busstrafiken

Regeringen föreslår i en [promemoria om cykelregler](#) att cyklister från 15 år, liksom mopedister, ska få cykla på körbanan, även om det finns en cykelbana, om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen.

Svensk Kollektivtrafik är i sitt [remissvar](#) kritisk till regeringens förslag att tillåta cykel och moped på körbanor med hastighetsgräns på 50 km/timme eftersom det försämrar framkomligheten för bussar. Något som även regeringen pekade på i promemorian.

Stärk användarnas ställning i delningstjänsterna

[Utredningen om användarna i delningsekonomin](#) som bl.a. tar upp bilpooler, samåkning, delning och uthyrning av bilar mellan privatpersoner, har haft i uppdrag att göra en kartläggning av delningsekonomiska modeller, analysera användarnas roller och rättsliga ställning vid delningsekonomiska transaktioner, resonera om den befintliga lagstiftningen är ändamålsenlig när det gäller delningsekonomin, om det finns behov av nya författningar och bedöma om det finns skäl att föreslå andra åtgärder än lagstiftning för att främja en positiv utveckling av delningsekonomin.

Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt [remissvar](#) att det är viktigt att de nya delningstjänsterna kompletterar, och inte konkurrerar med, kollektivtrafiken eller att länstrafikbolagen integrerar tjänsterna i den övriga kollektivtrafiken. Svensk Kollektivtrafik påpekar också att det är viktigt att användarna, både den som tillhandahåller tjänsten och den som använder tjänsterna, får ett starkt rättsligt skydd. Därför är vi positiva till förslaget att Konsumentverket och Konkurrensverket får i uppdrag att följa hur delningsekonomin utvecklas i ett användarperspektiv, och överväga insatser som kan förtydliga användarnas ställning i delningsekonomin. Svensk Kollektivtrafik och medlemmarna vill vara delaktiga i detta arbete.

Samordna avgifterna hos transportmyndigheterna

[Transportstyrelsens årliga förslag till förändrade avgifter](#) har varit ute på remiss. Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt [remissvar](#) att det är positivt att Transportstyrelsen för 2018 föreslår sänkta avgifter på några områden, men avgifterna måste styras mer långsiktigt så att det går att ta höjd för avgifternas faktiska nivå i verksamheternas budget. Dessutom saknas en samlad konsekvensanalys och drivkrafter till effektivisering, skriver angående

Försöksverksamhet med självkörande fordon viktigt i Sverige

[Utredningen om försöksverksamhet med självkörande fordon](#) har lagt ett delbetänkande som varit ute på remiss. Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt [yttrande](#) att utvecklingen av självkörande fordon sannolikt kommer att få mycket stor betydelse i hela världen på sikt. För att Sverige inte ska hamna på efterkälken är det av avgörande betydelse att testverksamhet kan komma igång så snart som möjligt, utan att trafiksäkerheten äventyras.

Digitaliserat informationsflöde underlättar för studentrabatter

Utredningen om [EU: s dataskyddsförordning och utbildningsområdet](#) har varit ute på remiss. **Svensk Kollektivtrafik** skriver i sitt [remissvar](#) att ett digitaliserat informationsflöde underlättar för studenter att bevisa att de har rätt till studentrabatter. Därför föreslår vi att förordningen om redovisning av studier uppdateras i samband med anpassningen till den nya dataskyddsförordningen. Utan denna möjlighet att digitalisera informationsflödet finns risk för att studenterna kommer att behöver använda sig av stämplade pappersintyg som bevis.