



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Politisk omvärldsanalys våren 2017

Strategisk påverkan

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	Hög strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">Ny målstyrning för transportpolitikenUtredare utsedd till utredningen om bättre samordning av särskilda persontransporterTaxiutredningen ökar kollektivtrafikens kostnader och öppnar för svarttaxiSkrivelse om klimatsmarta städerRegressrätt för tågtrafiken?Funktionshinderspolitik för jämlikt och hållbart samhälleNationell strategi för fossilfri transportsektorForskningen om trafikens samhälls-ekonomiska kostnader ska utvecklasIngen översyn av kollektivtrafiklagen ännuUtred elektrifiering av transportsektornTransportplanering 2.0Beslut inför tester med självkörande fordon	<ul style="list-style-type: none">Regeringens direktiv till ny nationell planKlimatpolitiskt ramverk för SverigeReduktionsplikt och skatteändringar på biobränslenInfrastrukturministern: Reseavdraget bör ses överYtterligare en halv miljard på klimatklivetMånga utmaningar för nya mobilitetstjänster
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	Lägre strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">ID-kontroller på Öresundstågen och kompensation till transportörernaBonus–malus system för nya lätta fordon påverkar kollektivtrafikenÄndrad beräkning av bilförmånOsäkert om extraavgift bör användas vid överbelastad järnvägsinfrastrukturEnklare och billigare att finansiera tågJärnvägsunderhåll i egen regi?OPS för att finansiera infrastruktur?Flygskatt ökar kollektivtrafikresandet marginellt	<ul style="list-style-type: none">Förslag om elbusspremie redan i planeringsfasenFlera förslag om kollektivtrafik i landsbygdHöjda anslag till upphandling av interregional kollektivtrafikFörslag om ändrade miljözonsregler

Brådskande

Förord

Det här är en politisk omvärldsanalys för våren 2017. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska förslag från regering och riksdag samt förslag från Trafikverket, Transportstyrelsen och statliga utredningar som påverkar kollektivtrafikens utveckling i Sverige på lång och kort sikt.

Rapporten tar också upp vilken strategisk påverkan som de politiska omvärldshändelserna kommer att få på våra medlemmars verksamhet. Dessutom beskriver rapporten Svensk Kollektivtrafiks ståndpunkter och på vilket sätt vi har agerat i lobbyingarbetet för våra medlemmar.

Lars Sandberg

Stockholm den 26 april 2017

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	5
Regeringens direktiv till framtagandet av ny nationell plan för transportsystemet.....	5
Klimatpolitiskt ramverk för Sverige	7
Reduktionsplikt och skatteändringar på biobränslen	7
Infrastrukturministern: Reseavdraget bör ses över	8
Ytterligare en halv miljard på klimatklivet	9
Många utmaningar för nya mobilitetstjänster.....	10
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande.....	13
Ny målstyrning för transportpolitiken.....	13
Utredare utsedd till utredningen om bättre samordning av särskilda persontransporter	13
Taxiutredningen ökar kollektivtrafikens kostnader och öppnar för svarttaxi.....	14
Kommande skrivelse om klimatsmarta städer.....	14
Regressrätt för tågtrafiken?	14
En funktionshinderspolitik för ett jämlikt och hållbart samhälle.....	14
Nationell strategi för att ställa om till fossilfri transportsektor	15
Forskningen om trafikens samhällsekonomiska kostnader ska utvecklas	15
Ingen översyn av kollektivtrafiklagen ännu.....	15
Elektrifieringen av transportsektorn bör utredas	16
Miljömålsrådet ska ta fram förslag till Transportplanering 2.0.....	16
Beslut inför tester med självkörande fordon	16
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	18
Förslag om elbusspremie redan i planeringsfasen.....	18
Flera förslag om kollektivtrafik i landsbygd.....	18
Höjda anslag till upphandling av interregional kollektivtrafik.....	19
Förslag om ändrade miljözonsregler	19
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	20
ID-kontroller på Öresundstågen och kompensation till transportörerna	20
Bonus–malus system för nya lätta fordon påverkar kollektivtrafiken	20
Ändrad beräkning av bilförmån.....	20
Osäkert om extraavgift bör användas vid överbelastad järnvägsinfrastruktur	21
Enklare och billigare att finansiera tåg.....	21

Järnvägsunderhåll i egen regi?	21
OPS för att finansiera infrastruktur?	22
Flygskatt kommer att öka kollektivtrafikresandet marginellt	23

■ Hög strategisk påverkan/Brådskanie

Regeringens direktiv till framtagandet av ny nationell plan för transportsystemet

Tre månader försenat presenterade regeringen i slutet av mars [direktiven till åtgärdsplaneringen](#) för perioden 2018-2029 i slutet av mars. I direktiven skriver regeringen bl.a. att:

- Trafikverkets förslag när det gäller drift, underhåll och reinvestering ska bidra till att andelen kollektivtrafik ökar.
- Kapaciteten i transportsystemet, framförallt när det gäller järnvägen, behöver fortsätta att förstärkas. Regeringen skriver att det är angeläget att planeringen i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel.
- Trafikverket ska planera för 1 miljard kr/år för stadsmiljöavtalen för perioden 2018-2029
- Trafikverket ska i en sammanhållen nationell underhållsplan, baserad på anläggningens tillstånd och användning, redovisa vilka större reinvesteringar- och underhållsåtgärder som planeras under de första åren av planperioden (minst tre år).
- Regeringen höjer beloppsgränsen för trimnings- och miljöåtgärder från 50 till 100 miljoner kr
- Trafikverket bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.
- Fördelningen av anslaget för vidmakthållande för perioden 2018-2020 ska utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2017 och medlen för drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar ska fördelas så att ökningen av underhållet ska ske genom satsningar på reinvesteringar m.m. tidigt under planperioden. Medlen för drift- och underhåll av statliga vägar fördelas jämt över perioden 2021-2029.
- Fördelningen av utvecklingsanslaget för perioden 2018-2020 ska utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2017 och den återstående ramen ska fördelas jämnt under åren 2021-2028. Miljöåtgärder i befintlig infrastruktur ska dock prioriteras tidigt under planperioden.
- Trafikverket ska redovisa en analys av hur de i planen föreslagna åtgärdernas samhällsekonomiska lönsamhet och bidrag till måluppfyllelsen påverkas av möjliga framtida åtgärder och styrmedel¹ som syftar till att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser i linje med de föreslagna målen om att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp samt att utsläppen för inrikes transporter senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre än 2010 års nivå.

¹ I inriktningsplaneringen pekade Trafikverket i rapporten "Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser - ett regeringsuppdrag" (Trafikverket 2016:111) på möjliga åtgärder och styrmedel för att minska transporterens utsläpp av växthusgaser. När det gäller styrmedel pekade Trafikverket bl.a. på förändrat reseavdrag, elbusspremie, statlig medfinansiering till steg 1- och 2-åtgärder och stadsmiljöavtal.

- Stambanor för höghastighetståg ska byggstartas sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken) och Lund–Hässleholm under planperioden

När det gäller utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg visar en ny [rapport från WSP](#) att det är viktigt att den regionala tågtrafiken prioriteras i förhandlingarna om höghastighetsjärnvägen, och inte enbart ändpunktsresandet. På de nya stambanorna kommer en blandning av nationell och regional trafik att förekomma, men samtidigt har förutsättningarna för den regionala trafiken på höghastighetsbanorna inte täckts in.

Enligt tidplanen ska Trafikverket den 31 augusti redovisa förslaget till nationell plan. Samtidigt ska förslaget skickas ut på remiss. Den 30 oktober ska Trafikverket redovisa en samlad effektbedömning av den nationella planen. Länsplaneupprättarna ska senast den 15 december redovisa sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner, förslagen ska då vara remitterade och sammanställda. Under våren 2018 kommer regeringen att fastställa den nya nationella planen och de slutliga ekonomiska ramarna för länen.

Svensk Kollektivtrafik har genomfört flera aktiviteter för att ta tillvara kollektivtrafikens intressen i infrastrukturplaneringen. Svensk Kollektivtrafik deltog under februari Trafikverkets nationella dialog om Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 och i mitten av mars talade Svensk Kollektivtrafik även på Riksdagens järnvägsgrupps frukostmöte. Inför regeringens infrastrukturproposition har Svensk Kollektivtrafik skrivit ett [remissvar om Trafikverkets Inriktningsunderlag](#). I svaret skrev vi bl.a. 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 infrastrukturen. Vi har även skrivit ett [remissyttrande om Trafikverkets regeringsuppdrag angående åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser](#) (Rapport 2016:111).

Svensk Kollektivtrafik driver de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intressen på järnvägsområdet i hela landet. Just nu är de regionala banornas framtid en prioriterad fråga. Regeringen skrev inget uttryckligen i [direktiven till åtgärdsplaneringen](#) för perioden 2018-2029 om de regionala (lågtrafikerade) banorna. Däremot ska Trafikverket redovisa hur planförslaget beaktar de prioriterade utmaningar som regeringen beskrev i [infrastrukturpropositionen](#), bl. a. utmaningen att "Förstärka sysselsättningen i hela landet". I infrastrukturpropositionen skrev regeringen angående denna utmaning att "Vissa regionala transportstråk, t.ex. en del lågtrafikerade sådana, behöver kunna prioriteras för en fungerande arbetspendling, regionförstoring och för att möta näringslivets efterfrågan av godstransporter. När det gäller personresor spelar landsting och kommunalförbund en viktig roll som huvudmän för den regionala kollektivtrafiken."

Svensk Kollektivtrafik har arbetat aktivt med politisk påverkan för att de regionala banorna inte ska avvecklas. Den 6 april deltog Svensk Kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen och Region Jönköpings riksdagsfrukost om de regionala järnvägarnas framtid. Om inte regeringen, riksdagen och Trafikverket ändrar fokus är mer än 90 000 tågavgångar hotade på dessa 16 nedläggningshotade banor. Det finns potential att fördubbla, eller i några fall tredubbla, resandet på banorna. I närheten av banorna bor två miljoner invånare och förutom arbets-, skol- och fritidspendling drabbas näringslivets godstransporter på 15 av dessa banor om underhåll och investeringar för framtidssäkring hotas. De regionala banorna måste få fortsätta skapa samhällsnytta. På frukosten presenterade Svensk Kollektivtrafik ett [PM med nationellt perspektiv de regionala banorna](#).

Svensk Kollektivtrafik publicerade i mars en [debattartikel i Dagens Samhälle om att de regionala järnvägarna](#) bör utvecklas, inte avvecklas.

I mitten av januari tog Svensk Kollektivtrafik upp våra ståndpunkter om att de regionala banorna med infrastrukturminister Anna Johansson och i december tog vi upp de regionala banorna vid uppvaktningen av infrastrukturministerns nya statssekreterare Mattias Landgren.

Klimatpolitiskt ramverk för Sverige

Regeringen lade i mars en [proposition om klimatpolitiskt ramverk](#) i riksdagen. Ramverket består av nya klimatmål, en klimatlag, ett planerings- och uppföljningssystem med årliga klimatredovisningar och klimatpolitiska handlingsplaner samt ett klimatpolitiskt råd. Det långsiktiga klimatmålet ska enligt förslaget vara att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. För transportsektorn ska målet vara att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Förslagen i propositionen bygger på förra årets överenskommelse inom den parlamentariska Miljömålsberedningen. Bakom överenskommelsen står Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna, samt i vissa delar även Vänsterpartiet. Lagen ska träda i kraft den 1 januari 2018.

Miljömålsberedningen har även lagt ett flertal förslag om inriktningen av den svenska klimatpolitiken, med bred parlamentarisk enighet. Enligt [vårbudgeten](#) ska regeringen under det kommande året återkomma angående förslagen om lokala åtgärder och styrmedel som [Miljömålsberedningen redovisade i sitt delbetänkande om en luftvårdsstrategi](#).

[Svensk Kollektivtrafik ställde sig, i sitt remissvar](#) positiv till de flesta av Miljömålsberedningens förslag, bl.a. att reseavdraget bör ses över och att det införs 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 procent² år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel-, och kollektivtrafik.

Reduktionsplikt och skatteändringar på biobränslen

Transportsektorn står för cirka en tredjedel av alla Sveriges utsläpp. För att klara utsläppsmålen måste utsläppen från transportsektorn minska kraftigt. Regeringen skriver i [vårbudgeten](#) att miljöskatternas styrande effekt ska öka och styra mot mer klimatsmarta transporter och energikällor i syfte att nå uppsatta mål på ett kostnadseffektivt sätt. I mitten av mars presenterade regeringen därför [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. Förslaget om reduktionsplikt ska enligt förslaget införas den 1 juli 2018.

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. I det lagförslag som regeringen skickade ut på remiss under mars och april innehåller reduktionsnivåer för åren 2018 till 2020 och indikativ reduktionsnivå för 2030, vilken syftar till att bidra till målet om 70

² Jämfört med en total andel i dag för kollektivtrafik, cykel och gång på ca 20 procent

procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030. Den indikativa reduktionsnivån för 2030 är 40 procent, vilket betyder att inblandningen av biodrivmedel kommer vara ungefär 50 procent i bensen och dieselbränsle. Reduktionsplikten skapar enligt regeringen långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel.

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 bensen och det dieselbränsle de säljer.

Bränslebytet behöver enligt regeringen kompletteras med fortsatt skattebefrielse för vissa biodrivmedel som inte omfattas av plikten, för att stärka dessa biobränslets konkurrenskraft. Detta innebär att höginblandade och rena biodrivmedel såsom E85, ED95, B100, HVO100 och biogas får fortsatt skattebefrielse. Vidare föreslås att energiskatten för E85 (Etanol) och B100 (Fame) sätts ned till 0, så att deras konkurrenskraft förbättras. Förslagen bedöms sammantaget minska priset vid pump med ungefär 40 öre per liter på E85 och 122 öre litern för Fame, inklusive moms.

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.

Svensk Kollektivtrafik har skickat ut ett [pressmeddelande om att kollektivtrafiken snabbt utvecklas mot fossilfrihet](#). År 2016 använde bussarna i kollektivtrafiken fossilfria drivmedel till 76,8 procent enligt färsk statistik från fordonsdatabasen Frida, en ökning med mer än 10 procent jämfört med 2015. Om även den spårbundna trafiken inkluderas, som i mycket hög grad drivs med el, så är vi ännu närmare målet om en helt fossilfri kollektivtrafik. De viktigaste fossilfria drivmedlen är RME, HVO, biogas och etanol, men de närmaste åren kommer även antalet elbussar att öka i städer runt om i landet.

Vi anser också 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. [Svensk Kollektivtrafik ställde sig i sitt remissvar till Miljömålsberedningen](#) bakom utredningens förslag när det gäller beskattning av biodrivmedel, bl.a. att regeringen 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.

Svensk Kollektivtrafik har 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.

Infrastrukturministern: Reseavdraget bör ses över

På [Transportforum i januari sa infrastrukturminister Anna Johansson](#) att man behöver titta på om reseavdraget är utformat på ett ultimatum sätt för att främja omställningen av transportsystemet. I

mitten av januari uppvaktade **Svensk Kollektivtrafik** Anna Johansson om hur reseavdraget bör förändras. Vid mötet överlämnades vårt [positions-papper om avståndsberoende reseavdrag](#) med förslag till ett nytt reseavdragssystem som både vidgar arbetsmarknadsregionerna och minskar utsläppen. I december tog vi även upp reseavdragsfrågan med infrastrukturministerns nya statssekreterare Mattias Landgren.

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.

I januari föreslog ytterligare en parlamentarisk utredning att reseavdraget ska ses över. Den Parlamentariska landsbygdskommittén, där samtliga riksdagspartier var företrädade, föreslår i sitt [slutbetänkande](#) att regeringen bör ta initiativ till en översyn av reseavdraget i syfte att göra det avståndsbaserat. [Svensk Kollektivtrafik tillstyrkte förslaget i sitt remissvar](#) angående utredningen. Redan sommaren 2016 föreslog [Miljömålsberedningen](#) att en utredning bör 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 syfte, att vidga arbetsmarknadsregionerna. Förslagen var förhandlade och förankrade inom och mellan de partier som ingick i beredningen. Det finns med andra ord en politisk majoritet i riksdagen för beredningens förslag om att utreda reseavdraget

Naturvårdsverket fick i sitt regleringsbrev från regeringen i uppdrag att uppdatera verkets [tidigare kartläggning av potentiellt miljöskadliga subventioner](#). I den tidigare kartläggningen pekade Naturvårdsverket bl.a. på reseavdraget och förmånsbeskattningen av förmånsbil som potentiellt miljöskadliga subventioner. Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2017.

Ytterligare en halv miljard på klimatklivet

I [vårbudgeten](#) föreslår regeringen att Klimatklivet stärks med ytterligare 500 miljoner kronor till totalt 1,2 miljarder under 2017 för att öka takten i omställningen till ett fossilfritt Sverige. Om ansökningstrycket inom Klimatklivet fortsätter att vara högt planerar regeringen att återkomma till frågan i budgetpropositionen för 2018.

Klimatklivet ska stärka lokalt och regionalt arbete genom stöd till klimatinvesteringar, exempelvis i en stad, kommun, på ett företag, i en skola eller i ett län. De flesta åtgärderna handlar om att installera laddpunkter för elfordon, konvertera från fossilt bränsle till förnybart eller utöka produktion av biogas. I budgetpropositionen för 2017 höjdes anslagen för Klimatklivet till 700 miljoner kronor per år. Samtidigt förlängdes satsningen till 2020.

Många utmaningar för nya mobilitetstjänster

Flera statliga utredningar och myndighetsrapporter har analyserat nya mobilitetstjänster och delningsekonomin ur olika aspekter. Digitaliseringen kommer, som **Svensk Kollektivtrafik** konstaterade i en [debattartikel i tidningen Land](#), sannolikt att förändra vårt resande, men hur och på vilket sätt det kommer att påverka är svårt att säga.

Tjänsterna som ska ändra vårt resande är dock inte nya. Det handlar om bilpooler, samåkning, delning och uthyrning av bilar, lånecyklar och taxiliknande tjänster som till exempel Uber. Det nya är att vi med digitala verktyg kan paketera olika tjänster och därmed göra det enklare att åka tillsammans, dela bilar och cyklar med varandra för att minska behovet av egen bil och göra resandet billigare.

De nya mobilitetstjänsterna och delningsekonomin på trafikområdet står inför ett antal utmaningar. Utmaningar som behöver diskuteras och analyseras för att man ska kunna ta tillvara fördelarna och undvika nackdelarna. Fördelar i form av att människor ska få bättre tillgänglighet till samhället samt att klimatutsläppen och resursförbrukningen i samhället ska minska. Likaså behöver vi en fördjupad diskussion om vilken roll de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ta när det gäller utvecklandet av nya mobilitetstjänsterna.

En utmaning är det relativt låga intresset. [Taxiutredningen](#) pekar t.ex. på att den främsta utmaningen för samåkning är att få människor att vilja samåka. Trots att en rad olika försök gjorts under de senaste 30-40 åren för att öka samåkningen har inte några vidare resultat uppnåtts. Inte heller har samåkningen ökat nämnvärt, trots att samåkningsplattformar vuxit fram under de senaste 15 åren. Skälen är enligt Taxiutredningen att det finns en utbredd skepsis mot att samåka med obekanta och att det kan finnas en rädsla för övergrepp. Dessutom vill många resa i egen bil för att få en stund för sig själv. För andra tjänster, som bilpooler, ökar användningen enligt bilpoolsbranschen, men fortfarande från en låg nivå i förhållande till det totala bilanvändandet.

En undersökning som Novus gjort på uppdrag av utredningen ["Delningsekonomi. På användarnas villkor"](#) (SOU 2017:26) pekar på ytterligare en orsak. Den överlägset vanligaste orsaken till att människor inte använder delningstjänster är att de inte haft behov av delningstjänsterna. Hela 86 procent³ (av de som känner till tjänsterna, men inte använder dem) svarade att de inte haft behov av tjänsterna. Detta kan bero på att delningstjänsterna inte medför tillräckligt stora fördelar för människor eller brist på kunskap.

En annan utmaning är att mobilitetstjänsterna riskerar att inte komma alla grupper till del i samma utsträckning. Trafikanalys pekar i [Nya tjänster för delad mobilitet \(rapport 2016:15\)](#) på att de flesta mobilitetstjänsterna finns i de större städerna i dag. Användarna är i genomsnitt yngre och mer välutbildade och än befolkningen i allmänhet. På landsbygd och mindre orter är utbudet ofta begränsat till ideella initiativ. Som vi framhöll i vår debattartikel går det inte att luta sig tillbaka och tro att den nya tekniken kommer att lösa allt om de digitala tjänsternas fördelar ska bli verklighet i både storstad och landsbygd. Det behövs långsiktigt arbete på lokal, regional och nationell nivå för att sprida digitaliseringens fördelar till hela landet.

³ Gäller delningstjänster generellt.

Den tredje utmaningen gäller mobilitetstjänsternas effekter på miljön och människors tillgänglighet till samhället. Trafikanalys pekar på att ökad samåkning, delning av bilar, lånecyklar och bilpooler kan minska utsläppen, resursförbrukning och kostnaden för att resa, liksom trängseln på vägar och gator, men det är inte självklart att delningstjänsterna kommer att minska biltrafiken och därmed utsläppen. Forskningen visar istället att biltrafiken kan öka när tjänsterna gör det billigare att resa. Det finns risk för en rekyleffekt som kan ge upphov till mer biltrafik, istället för mindre. Miljöeffekten beror även på användarnas resvanor innan de började använda tjänsten, vilka delningstjänster som används och beroende på vad man jämför med. Att använda en bilpoolsbil kan vara miljömässigt bättre än att äga och köra en bil enskilt, men ännu bättre är att resa kollektivt, gå eller cykla, eller om möjligt hitta ett alternativ till att resa.

Trafikanalys genomgång av studier på området visar dessutom att mobilitetstjänsterna inte bara tar resenärer från biltrafiken, utan även från kollektivtrafiken. Detta kan vara positivt i områden där det finns trängsel i kollektivtrafiken, men i områden med mindre resande i kollektivtrafiken kan det leda till sämre möjligheter att upprätthålla en god service i kollektivtrafiken på sikt, vilket kan minska resandet med kollektivtrafik ytterligare och leda till försämrad tillgänglighet för personer som behöver kollektivtrafiken för att lösa sina transportbehov.

Trafikanalys slutsats är att samhället måste styra utvecklingen mot ett hållbart och klimatsmart transportsystem. Annars riskerar delningstjänsterna att leda till ökad biltrafik och stigande klimatutsläpp. För att kollektivtrafikresandet inte ska minska är det viktigt att de nya delningstjänsterna kompletterar, och inte konkurrerar med, kollektivtrafiken eller att länstrafikbolagen integrerar tjänsterna i den övriga kollektivtrafiken.

Den fjärde utmaning är att få delningstjänsterna att samverka med varandra och med kollektivtrafiken på ett bra sätt så att vi inte får ett fragmenterat transportsystem där det blir svårt för individen att kombinera olika transportsätt för att ta sig från dörr till dörr. Trafikanalys framhåller att en lösning kan vara att samla delningstjänsterna och kollektivtrafiken på en gemensam plattform, från vilken resenärerna kan beställa skräddarsydda resor där olika transportsätt kombineras.

En femte utmaning är att de nya mobilitetstjänsterna kan göra att gränserna mellan samåkning, taxi och kollektivtrafik suddas ut. Om denna trend fortsätter kan man, enligt Trafikanalys rapport, tänka sig att definitionen av kollektivtrafik i framtiden blir "resande med delade resurser" oavsett vem som erbjuder resorna. Om detta blir verklighet så kan man enligt Trafikanalys ifrågasätta om kommuner och landsting/regioner bara ska subventionera det som vi i dag kallar kollektivtrafik eller om subventioneringen bör utvidgas till även andra former av delad mobilitet.

Detta kan i så fall påverka kollektivtrafikens kostnader På samma sätt som när en regional kollektivtrafikmyndighet ökar tågtrafiken eller kompletterar busstrafiken med ytterligare en linje så kommer de nya mobilitetstjänster som subventioneras att öka kostnaderna för kommunerna och landstingen om inte mobilitetstjänsterna ersätter befintlig traditionell kollektivtrafik.

Det är mycket viktigt att de nya mobilitetstjänsterna kompletterar kollektivtrafiken. Om de istället leder till att transportsystemet fragmentariseras eller att definitionen av kollektivtrafik späds ut till att gälla "resande med delade resurser" så kan det även bli svårare att upprätthålla kollektivtrafiken som ett samverkande system där linjer och turer fungerar väl tillsammans, vilket i sin tur kan få negativa effekter på kollektivtrafikens nätverkseffekter. Enligt t.ex. [WSP: s rapport: Effekter av](#)

[samtrafik. Systemsamband och nätverkseffekter i kollektivtrafiken](#) finns det mycket starka nätverkseffekter inom kollektivtrafiken som innebär att kollektivtrafikresandet är betydligt större i ett samordnat och samverkande kollektivtrafiksystem än i system med dålig eller ingen samordning. Ett villkor för att linjer och turer ska kunna fungera väl tillsammans är att tidtabeller, priser och biljettprissystem är samordnade.

Den sjätte utmaningen gäller juridiska problem och oklarheter. Viktiga juridiska frågor för kollektivtrafiken gäller vad de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen kan göra inom ramen för nuvarande lagstiftning och vilken lagstiftning som bör ändras för att man ska kunna ta tillvara fördelarna med mobilitetstjänsterna och förbättra förutsättningarna för att driva på utvecklingen.

För resenärerna eller användarna av mobilitetstjänsterna finns det andra juridiska frågeställningar som är viktiga. Har resenären överhuvudtaget något konsumentskydd när den som tillhandahåller tjänsten inte är näringsidkare? Vilka försäkringar gäller och hur fungerar försäkringarna? Vad innebär egentligen avtalet mellan användaren av tjänsten, den som tillhandahåller tjänsten och förmedlaren av plattformen? Utredningen "Delningsekonomi På användarnas villkor" (SOU 2017:26) går igenom dessa frågeställningar för delningstjänster inom olika områden, bl.a. hyra bil av andra privatpersoner via webbplattformer.

Ytterligare ett juridiskt problem gäller svarttaxiverksamhet. Som Svensk Kollektivtrafik skrev i sina [remissvar angående Landsbygdskommitténs](#) och [yttrandet över Taxiutredningens slutbetänkande](#) så riskerar [Taxiutredningens förslag](#) att leda till olaglig taxiverksamhet. I likhet med i Polisen och Svenska Taxiförbundet bedömer vi att möjliggörande av samåkning via plattformar som utredningen föreslår riskerar att öppna för olaglig taxitrafik genom att personer som samåker via plattformar kan ta mer betalt än vad som föreslås vara tillåtet. Polisen framhöll i Taxiutredningen att förslagen kommer att ställa ökade krav på polisens utredningsverksamhet, samtidigt som polisen redan i dag har knappa resurser för kontroll av olaglig taxiverksamhet och att det inte är sannolikt att kontrollen kommer att öka om utredningens förslag genomförs.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är viktigt att de nya tjänsterna kompletterar, och inte konkurrerar med, kollektivtrafiken eller att länstrafikbolagen integrerar tjänsterna i den övriga kollektivtrafiken för att människor ska få bättre tillgänglighet till arbete, skola, nöjen och service samt att klimatutsläppen och resursförbrukningen i samhället ska minska.

Svensk Kollektivtrafik har redan agerat och kommer att agera på olika sätt för att fördelarna med de nya mobilitetstjänsterna ska bli verklighet och för att undvika eventuella negativa konsekvenser som vi kan se vid horisonten om regering och riksdag väljer fel väg när tjänsterna växer fram och utvecklas. Vi och våra medlemmar har även deltagit i [i Samtrafikens Vitt papper-projekt och deltar i Swedish Mobility Program](#). Många av våra medlemmar arbetar med olika projekt på området. Svensk Kollektivtrafik deltar även aktivt i UITP:s arbete inom New Mobility Services. Vi kommer även att följa utvecklingen, informera våra medlemmar och agera inom andra initiativ inom mobila tjänster. Det gäller inte minst statliga forsknings- och utvecklingsinsatser på området, t.ex. [Regeringskansliets Samverkansgrupp för Nästa generationsresor och transporter aktiviteter](#), som "Mobilitet som tjänst i stor skala".

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådiskande

Ny målstyrning för transportpolitiken

Trafikanalys har på regeringens uppdrag sett över de transportpolitiska preciseringarna och uppföljningen av målen. I [rapporten från regeringsuppdraget](#) konstaterar Trafikanalys att de befintliga preciseringarna inte har fungerat optimalt för att utveckla en målstyrd transportpolitik.

Myndigheten föreslår därför att begreppet preciseringar inte längre ska användas i detta sammanhang. Istället föreslår de att regeringen årligen ska redovisa tre transportpolitiska prioriteringar som omfattar etappmål för transportsystemets utveckling fram till år 2030. Prioriteringar som både stödjer regeringens övergripande prioriteringar och riksdagens transportpolitiska mål. Uppföljningen av de transportpolitiska målen ska göras med stöd av 15 indikatorer som tillsammans belyser alla viktiga aspekter av en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

För kollektivtrafiken kommer detta att innebära att preciseringen av det transportpolitiska funktionsmålet om att "förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras" att tas bort. Däremot föreslås olika aspekter av kollektivtrafik ingå som mått på olika indikatorer. Rapporten har skickats ut på remiss och **Svensk Kollektivtrafik** kommer att skriva ett yttrande. Den 31 maj ska Trafikanalys slutredovisa ett regeringsuppdrag om preciseringar och etappmål inom trafiksäkerhetsområdet.

Utredare utsedd till utredningen om bättre samordning av särskilda persontransporter

I oktober beslutade regeringen att det skulle tillsättas [en utredning som ska analysera reglerna för särskilda persontransporter](#). Trafikanalys har i en [förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter](#) pekat på att regelverket för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts är invecklat med splittrat huvudmannaskap som leder till ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. En särskild utredare ska därför analysera regelverket för särskilda persontransporter i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder. Utredningen ska redovisas senast den 30 november 2017.

I mars utsåg regeringen Anita Johansson till [särskild utredare](#) för översyn av regelverket för särskilda persontransporter. Anita Johansson har tidigare arbetat på Regeringskansliet, AFA Försäkring, Länsstyrelsen i Norrbottens län och Verket för högskoleservice.

Ökad samordning mellan olika former av kollektivtrafik kommer att vara en av åtgärderna i **Svensk Kollektivtrafik** kommande rapport om "Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna" som kommer att presenteras i slutet av augusti.

Svensk Kollektivtrafik är dessutom leadpartner i en samordnad ansökan om EU-medel för projekt inom anropsstyrd trafik. Projekten handlar om bättre verktyg för trafikplanering, utvecklade sätt att mäta attityder och nöjdhet hos kunderna, nya affärsmodeller och utvecklad tillgänglighet för utsatta grupper i kollektivtrafiken. Koordinering och framtagande av den gemensamma ansökan inom ramen för [Horizon 2020](#) genomförs med konsultstöd, och det finns möjlighet att projekten inom anropsstyrd trafik totalt beviljas upp till 3,5 miljoner € i EU-stöd. Beviljade projekt kan EU-finansieras

till upp till 100 % och genväret från medlemmarna har varit stort. Nio medlemmar är partners i ansökan.

Taxiutredningen ökar kollektivtrafikens kostnader och öppnar för svarttaxi

Som jag skrev i den förra omvärldsanalysrapporten så presenterade Taxiutredningen sitt betänkande "[Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon](#)" i november. Utredningen föreslog bl.a. att dagens möjligheter att få dispens från taxameterkravet tas bort. I dag finns det omkring 1 700 som har dispens från taxameterkravet. Ungefär 90 procent av dessa fordon kör samhällsbetalda resor. Utredningen föreslog även att samåkning, där resans kostnader delas mellan personer med samma resmål eller samma resväg, inte bör definieras som taxitrafik även om personerna i fråga inte är bekanta med varandra.

Taxi idag tog i nr 3:2017 upp att ett flertal tunga remissinstanser är kritiska till Taxiutredningens förslag, bl.a. [Svensk Kollektivtrafik som skriver i sitt remissvar](#) att förslaget är missriktat och kostnadsdrivande och framförallt kommer att drabba den upphandlade taxitrafiken där samhället redan har insyn. Dessutom riskerar utredningsförslaget, som redan nämnts, att skapa en legaliserad plattform för svarttaxiverksamhet.

Kommande skrivelse om klimatsmarta städer

Regeringen arbetar för att ställa om till mer klimatsmarta städer. I en [debattartikel](#) i mars efterlyser miljöminister Karolina Skog politiska beslut för att ställa om från att prioritera bilen i gaturummet till mer effektiva färdmedel som kollektivtrafik, gång och cykel. I sommar kommer därför regeringen att lägga en skrivelse⁴ om Levande städer i riksdagen. Den kommer bl.a. att innehålla förslag till nationella mål för stadsutveckling. I vårbudgeten skriver regeringen att den avser att under år 2017 besluta om en strategi för hållbar stadsutveckling.

Regressrätt för tågtrafiken?

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 \(SOU 2014:26\)](#). I september kommer regeringen att lägga en proposition om ny järnvägslag.

En funktionshinderspolitik för ett jämlikt och hållbart samhälle

Myndigheten för delaktighet har haft ett regeringsuppdrag om att ta fram [förslag på hur framtidens funktionshinderspolitik](#) kan bli mer effektiv och systematisk. [Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt remissvar](#) att målen vad gäller transporter har fel fokus, troligen utifrån bristande kunskapsunderlag om de verkliga förutsättningarna. Det kommer fortsatt finnas behov av särskilt anpassade transporter för t ex personer med behov av extra stöd och omsorg, funktionsnedsättningar i orienteringsförmåga eller i rörelseapparaten vilket hindrar en trygg förflyttning till och från närmsta hållplats.

⁴ 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.

Nationell strategi för att ställa om till fossilfri transportsektor

Energimyndigheten ska redovisa en [strategisk plan för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet](#) den 28 april. I regeringsuppdraget ingår att ta fram en strategisk plan för omställningen, samordna arbetet och föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper. Myndigheten ska också ta fram en plan för hur samhällsekonomiska kostnader och nyttor av arbetet ska utvärderas. Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket, Boverket med flera deltar i arbetet med uppdraget.

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.

Forskningen om trafikens samhällsekonomiska kostnader ska utvecklas

VTI fick i februari ett [regeringsuppdrag om att fortsätta att utveckla forskningen om trafikens samhällsekonomiska kostnader](#).

VTI ska inom ramen för uppdraget även analysera de samhällsekonomiska konsekvenserna av att internalisera de externa kostnaderna, dvs. att genom skatter och avgifter se till att trafikslagen betalar för sina kostnader för miljö- och klimatutsläpp, trafiksäkerhetseffekter, trängseffekter osv. I denna analys ingår att analysera konsekvenser för klimat och miljö och där det är möjligt beskriva effekter på sysselsättning, på näringslivets konkurrenskraft, på utveckling i olika delar av landet, samt på bidrag till miljö kvalitetsmålen och regeringens mål att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. VTI ska delredovisa uppdraget senast den 1 november 2017 och slutredovisa den 1 november 2018.

Ingen översyn av kollektivtrafiklagen ännu

I [vårbudgeten](#) skriver regeringen att det är angeläget att staten bidrar till att förbättra förutsättningarna att resa med kollektivtrafik. Det är också viktigt enligt regeringen att samhällsplaneringen generellt i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel. Däremot nämner regeringen inte översynen av kollektivtrafikens regelverk som aviserades i budgetpropositionen i höstas och i den ekonomiska vårpropositionen som lades för ett år sedan. Då skrev regeringen att kollektivtrafiklagens effekter på resenärer, samhällets kollektivtrafikplanering och kostnaderna skulle analyseras.

Svensk Kollektivtrafik håller på att ta fram två rapporter som hänger ihop med de frågor som ska utredas, dels en rapport om kollektivtrafikens samhällsnytta som kommer att presenteras på vårt seminarium i Almedalen i sommar, och dels en rapport om mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna som kommer att presenteras i slutet av augusti.

Svensk Kollektivtrafik uppvaktade infrastrukturminister Anna Johansson i januari med våra ståndpunkter om översynen av kollektivtrafikens regelverk. Vid mötet överlämnade vi Svensk Kollektivtrafiks positionspapper inför [översynen av kollektivtrafiklagstiftningen](#) samt [backcastingstudien om fördubblad kollektivtrafikandel](#).

Elektrifieringen av transportsektorn bör utredas

Energikommissionen, som hade till uppdrag att ta fram underlag för en bred politisk överenskommelse om energipolitiken med särskilt fokus på förhållandena för elförsörjningen berörde i [slutbetänkandet](#) frågor som kommer att påverka kollektivtrafiken. [Svensk Kollektivtrafik delar i sitt remissvar](#). Energikommissionens ståndpunkt att Sverige behöver bli ett mer transportsnålt samhälle. Transporterna måste användas smartare och med mer resurseffektiva fordon och övergången till förnybara energislag samt elektrifieringen måste påskyndas. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför i sitt remissyttrande bakom förslaget om att utreda hur förenklingar av regelverk och skattelagstiftning kan ske för att underlätta elektrifieringen av transportsektorn.

Miljömålsrådet ska ta fram förslag till Transportplanering 2.0

[Miljömålsrådet](#) ska mejsla fram förslag till bärande principer i morgondagens transportplanering. En planeringsmodell som bättre klarar att hantera hållbarhetsutmaningar i tidiga skeden i processen. Steg 1 i samarbetet är att identifiera nuvarande planeringsmodellens styrkor och brister med avseende på hantering av hållbarhetsutmaningarna. Detta görs lämpligen i samband med att den 2017 genomförda åtgärdsplaneringen avslutats och utvärderas. Detta beräknas ske under senare halvan detta år.

Steg 2 som föreslås inledas 2018 handlar om att ta fram förslag till i vilka avseenden planeringsprocessen bör förändras och hur det bör gå till. Innan steg 2 inleds presenteras förslag till en mer detaljerad åtgärdsbeskrivning rådet för beslut.

Miljömålsrådet är inrättat av regeringen och består av generaldirektörerna för 16 nationella myndigheter och en landshövding som representerar länsstyrelserna.

Beslut inför tester med självkörande fordon

[Regeringen har under april fattat beslut](#) som banar väg för tester med självkörande fordon.

Regeringens beslut innebär att det införs krav på tillstånd för att få bedriva försöksverksamhet med självkörande fordon. Transportstyrelsen kommer att pröva frågor om tillstånd och får mandat att förena ett beslut om tillstånd med villkor. Förordningen träder i kraft den 1 juli 2017.

Nuvarande fordonsregler ger Transportstyrelsen möjlighet att meddela beslut om dispenser från hur fordon ska vara utrustade vid testverksamhet. Dispensmöjligheten i nuvarande regelverk har använts för viss försöksverksamhet med självkörande fordon men ger inte Transportstyrelsen möjlighet att ställa krav på tillstånd för att få bedriva försöksverksamhet med självkörande fordon.

[Svensk Kollektivtrafik pekade i remissvaret](#) till utredningen [Vägen till självkörande fordon](#) på 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.

Självkörande fordon måste även ses i ett bredare perspektiv. [Miljömålsberedningen](#) skrev förra året att analyser på området pekar på två möjliga utvecklingar. 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. [Svensk Kollektivtrafik höll, i remissvaret](#) angående utredningen, med beredningen om att detta är en fråga som behöver följas så att utvecklingen kan styras åt önskvärt håll. Frågan har stor betydelse för planering av infrastruktur och transportsystem.

Beredningen pekade även på att 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. Svensk Kollektivtrafik delade därför i remissyttrandet Miljömålsberedningens och även [OECD: s analys](#) om 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.

Lägre strategisk påverkan/Brådiskande

Förslag om elbusspremie redan i planeringsfasen

I [vårbudgeten](#) regeringen att regelverket kring elbusspremien ska ändras så att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan få besked om premien redan i planeringsfasen. I dag får RKM besked om elbusspremie först när en ny elbuss har förvärvats. För att det ska vara möjligt att besluta om elbusspremie redan i planeringsfasen behöver ett bemyndigande knytas till anslaget. Regeringen föreslås därför bli bemyndigad att under 2017 för anslaget för Elbusspremie ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 40 miljoner kr 2018 och 2019.

Svensk Kollektivtrafik medverkade vid [Miljö- och energidepartementets referensgruppsmöte](#) inför att elbusspremien infördes. En invändning som vi framförde var att premien borde utbetalas till bussföretaget som kommer att vara ägare av fordonen och inte till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som departementet föreslog.

Regeringen föreslår även att anslaget till elbusspremien minskas med 7 miljoner kr till totalt 93 miljoner kr under 2017. Dessa pengar ska istället användas till förberedande administrativa åtgärder inom Transportstyrelsen inför införandet av bonus-malus systemet.

Flera förslag om kollektivtrafik i landsbygd

Under våren har det lagts flera politiska förslag om kollektivtrafik i landsbygd. Enligt [direktiv till åtgärdsplaneringen](#) anser regeringen att det finns behov av fortsatta satsningar på infrastrukturen i landsbygd. Trafikverket ska därför ge förslag på inriktning och åtgärder för sådana satsningar i den nationella planen.

Den Parlamentariska landsbygdskommittén föreslår i sitt [slutbetänkande](#) som lades i januari flera förslag som kan påverka kollektivtrafikens utveckling. Det finns ett brett politiskt stöd för att genomföra förslagen i utredningen eftersom samtliga riksdagspartier deltog i utredningen och ställde sig bakom förslagen i slutbetänkandet. Bland annat föreslog de att regeringen ska ta initiativ till en översyn av reseavdraget i syfte att göra det avståndsbaserat och att det ska införas ett landsbygdspolitiskt mål för transportinfrastrukturen.

I sitt [remissvar ställde sig Svensk Kollektivtrafik](#) bakom förslaget om det landsbygdspolitiska målet för transportinfrastrukturen om en infrastruktur som säkerställer person- och godstransporter till medborgarna och näringslivet i landsbygderna. Vi höll även med kommittén om att de mindre järnvägsbanorna är i stort behov av upprustning och att järnvägen är viktig för en effektiv regionförstoring. Svensk Kollektivtrafik tillstyrkte förslaget om att regeringen ska ta initiativ till en översyn av reseavdraget och att utgångspunkten i denna översyn bör vara att avdraget ska vara avståndsbaserat.

I januari 2016 fattade [regeringen två beslut om kollektivtrafik i landsbygd](#) i syfte att öka funktionalitet på banor utanför de stora stråken och locka fler resenärer att använda kollektivtrafiken i landsbygden.

För det första kommer staten att satsa 209-230 miljoner kronor per år på infrastrukturåtgärder för kollektivtrafik i landsbygd under år 2017-2019. Dessutom ökas järnvägsunderhållet med 100 miljoner kronor per år att förbättra järnvägssystemets funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade

banorna. Svensk Kollektivtrafik har agerat i frågan genom att se till att våra medlemmar fick delta i Trafikverkets samråd om extra medel till kollektivtrafik i landsbygden.

I det andra beslutet fick VTI i uppdrag att genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar för att öka möjligheterna att resa kollektivt på landsbygden. En delstudie om "[Vilka reser med kollektivtrafik i lands- och glesbygd?](#)" som VTI presenterade i slutet av april visade att befolkningen i lands- och glesbygd reser med kollektivtrafik i mycket liten utsträckning. Bilen var det klart dominerande färdmedlet. Detta generella mönster är känt sedan tidigare, men VTI framhåller att de nu vet mer om omfattningen samt om vilka som ändå reste kollektivt och till vad. Uppdraget ska slutrapporteras senast den 30 november 2017.

Höjda anslag till upphandling av interregional kollektivtrafik

Regeringen föreslår i vårbudgeten att anslaget till statens trafikavtal ska ökas 20 miljoner kr. I de två propositionen som tillsammans brukar kallas vårbudgeten lägger regeringen två olika förslag om hur pengarna ska användas. Enligt den [ekonomiska vårpropositionen](#) ska de ökade medlen användas "för att säkra goda möjligheter till interregional kollektivtrafik. Regeringen anser att det är angeläget att nattågstrafik och regionalpolitiskt motiverad trafik över länsgränser kan bedrivas med en hög ambition och avser att återkomma i frågan." Enligt [Vårändringsbudgeten](#) ökas anslaget tillfälligt inför Norrtågs omställning till egen finansiering som ännu inte gjorts.

Förslag om ändrade miljözonsregler

Transportstyrelsen har haft ett regeringsuppdrag om att utreda hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözoner. I uppdraget har även ingått att utreda hur bestämmelserna kan premiera tysta och emissionsfria fordon.

Transportstyrelsen föreslår i rapporten [Miljözoner för lätta fordon](#) att dagens bestämmelser om miljözoner, miljözon klass 1, kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Kommunen ska få föreskriva och pröva undantag. **Svensk Kollektivtrafik** bedömer i sitt [remissvar](#) att förslagen kan bidra till att hänsynsmålet för miljö och hälsa uppfylls genom att ge ytterligare ett styrmedel för kommuner att förbättra luftkvalitet och minska buller. Däremot riskerar införandet av två nya miljözoner att öka kostnaderna för den upphandlade kollektivtrafiken om det skulle ske som en förändring av förutsättningarna inom befintlig avtalstid. Dessutom riskerar miljözon klass 3 att påverka kostnader även i nya trafikavtal eftersom elektrifiering medför ökade kostnader.

■ **Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande**

ID-kontroller på Öresundstågen och kompensation till transportörerna

Flera regeringsbeslut har fattats om ID-kontrollerna mellan Danmark och Sverige. Regeringen beslöt i slutet av mars att ingå avtal med den danska regeringen om att gränskontrollerna för tågresenärer över Öresund ska kunna utföras [ombord på Öresundstågen](#). Avtalet kommer enligt regeringen att förenkla resandet och möjliggöra för tågoperatörerna att återgå till tiominuterstrafik.

I början av februari förlängde regeringen dessutom att [ID-kontrollerna mellan Sverige och Danmark](#) med ytterligare tre månader, t.o.m. den 4 maj 2017.

I [vårbudgeten](#) föreslog regeringen att 122,5 miljoner kr ska anslås till att kompensera transportörerna för ökade kostnaderna p.g.a. identitetskontrollerna vid resor till Sverige från Danmark. Ersättning ska bara lämnas för kostnader för att utföra identitetskontroller. Andra indirekta effekter av kontrollerna kommer inte att kompenseras understryker regeringen.

Bonus-malus system för nya lätta fordon påverkar kollektivtrafiken

Finansdepartementet skickade under mars ut en [promemoria om Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon](#) på remiss. Ett bonus-malus-system är ett system där miljöanpassade fordon med relativt låga koldioxidutsläpp premieras vid inköpstillfället med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Huvudmotivet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus-malus-systemet kompletterar de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidrar till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. I promemorian föreslås att bonus-malus-systemet ska omfatta personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. De nya reglerna föreslås träda i kraft 1 juli 2018.

[Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt remissyttrande](#) att vi i grunden positiva till införande av ett bonus-malus-system för nya lätta fordon eftersom det kommer att leda till att efterfrågan på fordon med relativt sett lägre koldioxidutsläpp kommer att öka. Däremot är vi kritiska till att konsekvenserna för kollektivtrafiken inte har analyserats. Personbilar och lätta bussar (buss med en totalvikt på högst 3 500 kg) används i dag för färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och för anropsstyrd kollektivtrafik. Den anropsstyrda kollektivtrafiken väntas dessutom öka i omfattning. I Sverige används ca 7600 personbilar i den kollektivtrafik som upphandlas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen. En ökande andel av de personbilar och lätta bussar som används inom kollektivtrafiken drivs med biobränslen. De skatteförändringar som utredningen föreslår kommer att få ekonomiska konsekvenser för regionala kollektivtrafikmyndigheter, landsting/regioner och kommuner. Vilka går dock inte att säga.

Ändrad beräkning av bilförmån

Finansdepartementet föreslår i en [promemoria vissa justeringar i bestämmelserna om beräkning av bilförmånsvärdet](#) med anledning av förslaget om att införa det s.k. bonus-malus-systemet. Dessutom föreslår departementet att arbetsgivares kostnader för trängselskatt samt väg-, bro- och färjeavgift vid privata resor med förmånsbil ska förmånsbeskattas. Syftet är att öka incitamenten för de som har förmånsbil att minska sin privata körning för att förbättra framkomligheten och miljön.

[Svensk Kollektivtrafik ställer sig i sitt remissvar](#) bakom förslaget om att förmånsbeskatta arbetsgivarnas kostnad för trängselskatt vid privata resor med förmånsbil. Det är ett steg i rätt

riktning för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft, öka framkomligheten på vägnätet samt minska utsläppen av koldioxid och andra luftföroreningar.

Osäkert om extraavgift bör användas vid överbelastad järnvägsinfrastruktur

Trafikverket fick i december ett [regeringsuppdrag om prissättningen av kapacitet för gods- och persontrafik på järnväg](#). Mer precist handlade regeringsuppdraget om att Trafikverket skulle redovisa förutsättningarna, för att utveckla avgiftssystemet på järnväg i syfte att dels säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande ur ett gods- respektive persontransportsperspektiv och dels som ett medel som bättre kan bidra till att nå klimatmålen. Trafikverket skulle även analysera förutsättningarna för och effekterna av användandet av en extraavgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur.

I [Trafikverkets rapport från uppdraget](#), som presenterades i februari, kan verket inte svara på om en extra avgift kommer öka eller minska kostnaderna. En extra avgift kan effektivisera kapacitetsfördelningen på järnvägsnätet. Det kan vara en effektiv åtgärd som minskar transaktionskostnader, särskilt om alternativet är att inhämta och värdera stora mängder företagsinformation. Men transaktionskostnaderna kan också öka på grund av fler överväganden och arbetsmoment. Det är även tänkbart att avgiften kan medföra en ny typ av osäkerhet om utfallet av tvister, som på sikt kan leda till fler konflikter.

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).

Svensk Kollektivtrafik ställer sig i sitt [remissyttrande](#) angående utredningens förslag positivt till möjligheten att registrera säkerhetsrätter i ett gemensamt internationellt register för järnvägsfordon. Totalt äger och disponerar Svensk Kollektivtrafiks medlemmar ca 600 järnvägsfordon. Finansieringen av dessa järnvägsfordon är en stor post för kollektivtrafiken. Det är därför positivt med åtgärder som kan leda till minskade ekonomiska risker och kostnader.

Järnvägsunderhåll i egen regi?

För att uppnå en väl fungerande och effektiva transporter på järnväg anser regeringen att staten ska ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet. Trafikverket fick år 2016 därför ett regeringsuppdrag om att utreda organiseringen av järnvägens underhåll och presentera möjliga åtgärder och redogöra för konsekvenserna inom tre delområden.

Trafikverket konstaterade i den första [delrapporten om besiktningens verksamheten, tillstånds- och leveransuppföljning samt underhållsbesiktning](#) att det är möjligt för verket att ta över all tillstånds- och leveransuppföljning samt underhållsbesiktning av det statliga järnvägsnätet. Däremot bedömde Trafikverket att det skulle vara mer ändamålsenligt att ta över leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning i egen regi, medan säkerhetsbesiktning och maskinell underhållsbesiktning även fortsättningsvis upphandlas av extern part.

Regeringen har gått vidare med dessa förslag genom att i januari [besluta](#) att Trafikverket snarast ska genomföra åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning avseende järnvägsunderhåll. Beslutet innebär att Trafikverket själva kommer att genomföra kontroller för att upptäcka behov av underhållsinsatser i järnvägen samt att Trafikverket också i egen regi kommer att kontrollera att entreprenörerna lever upp till krav i kontrakt.

[Deluppdrag två och tre avrapporterades](#) under februari. Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket i deluppdrag två göra en fördjupad utredning och pröva möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll i det statliga järnvägsnätet. Deluppdrag tre handlar om att utreda vilken typ av maskinell utrustning som Trafikverket bör äga för att dels säkerställa samhällsviktiga funktioner, dels tillhandahålla till marknadens aktörer för att främja konkurrens, öka effektiviteten och minska trösklar för marknadsinträde.

I deluppdrag två bedömer Trafikverket att verksamhet i egen regi bör avgränsas till basunderhåll, dvs. förebyggande och avhjälpande underhåll, i 2–4 pilotområden. Enligt rapporten kan pilotverksamhet i egen regi bidra till att göra Trafikverket en bättre beställare av underhållstjänster genom att Trafikverket har möjlighet att öka den interna kunskapen om anläggningen och förståelsen för förutsättningarna för att bedriva underhållsverksamhet. Men en pilotverksamhet riskerar leda till minskad konkurrens, begränsad utveckling och innovation på marknaden och högre kostnader. Därför föreslår Trafikverket istället att en begränsad andel underhåll i egen regi ska bedrivas långsiktigt.

Analysen, i deluppdrag tre, av vilka maskiner för järnvägsarbeten Trafikverket ska förfoga (äga eller kontraktera) över visar att det finns kritiska situationer (omfattande snöfall och när det krävs bortforsling av stillastående fordon samt röjning och återställning av bana) där tillgången till strategiska maskinella resurser kan behöva säkerställas. För att inte dessa situationer ska medföra onödigt långa stilleståndstider för järnvägstrafiken, krävs garanterad tillgång till maskinresurser med tillräckligt korta inställelsetider och en strategisk nationell planering som gör att dessa kan utnyttjas på bästa sätt

OPS för att finansiera infrastruktur?

I februari presenterades en statlig [utredning om finansiering av infrastruktur genom att använda OPS](#). Utredningen pekade på att OPS inte innebär att någon annan betalar, istället innebär OPS att statliga utgifter under det statliga utgiftstaket skjuts framåt i tiden. Om man bortser från eventuella skillnader i finansieringskostnaden och effektivitetsvinster är därför sedvanlig anslagsfinansiering i enlighet med budgetlagens huvudregel att föredra enligt utredningen.

Utredningen bedömer däremot att det finns potentiella effektivitetsvinster att realisera med hjälp av OPS-modeller inom investeringar i statlig transportinfrastruktur. Samtidigt framhöll utredningen att dessa effektivitetsvinster inte har kunnat beläggas vetenskapligt på ett systematiskt sätt i empiriska studier. Därför föreslår utredningen ett försöksprogram som består av minst tre OPS-projekt startas inom transportinfrastrukturuområdet. Betänkandet har skickats ut på remiss och **Svensk Kollektivtrafik** kommer att yttra sig.

Flygskatt kommer att öka kollektivtrafikresandet marginellt

[Utredningen om skatt på flygresor](#) har föreslagit att det ska införas en skatt på kommersiella flygresor för att minska flygets klimatpåverkan. Enligt utredningen kommer den föreslagna skatten bl.a. att leda till en överflyttning till andra transportslag. Av inrikesresorna beräknas ungefär 30 000 – 40 000 flyttas över från flyg till tåg och omkring 25 000 – 35 000 till buss. Den största överflyttningen sker dock till bil ca 110 000 – 151 000 resor.

[Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt remissvar](#) angående utredningen att förslagen saknar direkt koppling till utsläppsmängder av växthusgaser. Den kan därför inte användas för att särskilja flygplan med olika bränsleförbrukning och uppmuntrar inte flyget till effektivare transporter eller att gå över till ickefossila drivmedel. Svensk Kollektivtrafik ställer sig inte bakom utredningens förslag som varit ute på remiss, utan anser istället att incitament för ökad användning av biobränsle inom flyget ska införas.