



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Politisk omvärldsanalys våren 2020

Strategisk påverkan

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	Hög strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Aktionsplan för säker vägtrafik: Öka kollektivtrafikresandet för att minska antalet dödade och skadade i trafiken▪ Utredning om att stärka kollektivtrafiken i transporteffektiv samhällsplanering▪ Fossilfritt Sverige förlängs och ska även omfatta regioner och kommuner▪ Tillväxtverket bör stödja hållbar strategisk planering av funktionella arbetsmarknadsregioner▪ Trafikutskottet: Mobilitetstjänster kan förbättra mobiliteten i landsbygd, men fungerande affärsmodeller saknas	<ul style="list-style-type: none">▪ Coronakrisen påverkar kollektivtrafiken▪ Regeringen ansöker om fortsatt skattebefrielse på höginblandade biodrivmedel▪ Krafttag krävs för att nå transportsektorns klimatmål▪ Reseavdragsutredningens konsekvenser för landsbygden utreds▪ Ökade kostnader för fusk med reseavdraget▪ Bättre framkomlighet för bussen lönsamt för samhället▪ Handlingsplan för bättre trafikinformation i järnvägstrafiken▪ Utredningsförslag om att stärka och utveckla järnvägsunderhållet▪ Regeringen kommer gå vidare med satsning på höghastighetståg
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	Lägre strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Lagförslag om obligatoriska klimatdeklarationer av långväga resor▪ Bilpoolsutredningen har lagt sitt betänkande▪ Minskad administrationen för elförbrukare i spårtrafiken	<ul style="list-style-type: none">▪ Utredningsförslag om nationellt biljettsystem▪ Enklare att kamerabevaka i kollektivtrafik▪ Skärpa tillsyn av upphandlingar

Brådskande

Förord

Det här är en politisk omvärldsanalys för våren 2020. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska händelser och åtgärder i Sverige som påverkar kollektivtrafikens utveckling. Rapporten är skriven av Lars Sandberg, Svensk Kollektivtrafik. Läs gärna [tidigare omvärldsanalyser](#) på Svensk Kollektivtrafiks webbsida.

Stockholm den 18 maj 2020

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	4
Coronakrisen påverkar kollektivtrafiken	4
Riktat stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.....	4
System för korttidspermittering.....	4
Extra tillskott till regioner och kommuner	4
Företagsstöd baserat på omsättningstapp.....	5
Förmånsskatten på fri parkering vid arbetsplats tas bort tillfälligt.....	5
Regeringen ansöker om fortsatt skattebefrielse på höginblandade biodrivmedel	6
Krafttag krävs för att nå transportsektorns klimatmål.....	8
Reseavdragsutredningens konsekvenser för landsbygden utreds.....	11
Ökade kostnader för fusk med reseavdraget.....	11
Bättre framkomlighet för bussen lönsamt för samhället.....	12
Handlingsplan för bättre trafikinformation i järnvägstrafiken.....	13
Utredningsförslag om att stärka och utveckla järnvägsunderhållet	14
Regeringen kommer att gå vidare med satsning på höghastighetståg.....	16
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	18
Aktionsplan för säker vägtrafik: Öka kollektivtrafikresandet för att minska antalet dödade och skadade.....	18
Utredning om att stärka kollektivtrafiken i transporteffektiv samhällsplanering.....	19
Fossilfritt Sverige förlängs och ska även omfatta regioner och kommuner	19
Tillväxtverket bör stödja hållbar strategisk planering av funktionella arbetsmarknadsregioner	20
Trafikutskottet: Mobilitetstjänster kan förbättra mobiliteten i landsbygd, men fungerande affärsmodeller saknas	21
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	23
Utredningsförslag om nationellt biljettsystem	23
Enklare att kamerabevaka i kollektivtrafik.....	25
Skärpa tillsyn av upphandlingar	26
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	27
Lagförslag om obligatoriska klimatdeklarationer av långväga resor.....	27
Bilpoolsutredningen har lagt sitt betänkande.....	28
Minskad administrationen för elförbrukare i spårtrafiken	29

■ Hög strategisk påverkan/Brådskande

Coronakrisen påverkar kollektivtrafiken

Riktat stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Coronakrisen har lämnat få delar av det svenska samhället opåverkade. Det gäller även kollektivtrafiken. Det skriver Svensk Kollektivtrafik och ordförandena för samtliga Sveriges regionala kollektivtrafikmyndigheter i ett [upprop i Svenska Dagbladet den 29 april](#). Sedan i februari kämpar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med att upprätthålla trafiken trots stor sjukfrånvaro bland medarbetarna, samtidigt som statliga riktlinjer krävt omfattande insatser.

Det gäller inte minst sedan den 1 april, då Folkhälsomyndigheten gick ut med nya föreskrifter om att kollektivtrafiken ska köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel, begränsa antalet passagerare per fordon. I praktiken innebär det att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kör full trafik, där det är möjligt, full trafik, samtidigt som resenärerna uppmanas att undvika kollektivtrafiken. Det har inneburit ett resandetapp som saknar motstycke i vår historia. På kort tid har kollektivtrafiken i genomsnitt förlorat fler än varannan resenär och biljettintäkterna har minskat med lika mycket.

Konsekvensen har blivit att kollektivtrafiken blöder ekonomiskt. Kollektivtrafiken förlorar 1 miljard kronor i månaden genom minskade biljettintäkter. Intäktstappet under coronakrisen finns hos samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter. Inte minst i de mindre, enligt debattartikeln.

Svensk Kollektivtrafiks opinionsbildning gav resultat. Den 11 maj presenterade regeringen ett [tillfälligt riktat bidrag på 3 miljarder kr till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna](#). Stödet är en förstärkning för att mildra effekterna av minskat resande med anledning av covid-19. Fördelningen av beloppet kommer enligt pressmeddelandet kommer att baseras på biljettintäkternas storlek i respektive region och hanteras av Trafikverket.

Under coronakrisen har regering och riksdag vidtagit ytterligare åtgärder som påverkar kollektivtrafiken. Folkhälsomyndigheten nya föreskrifter har redan nämnts.

System för korttidspermittering

I slutet av mars lade regeringen och samarbetspartierna ett [förslag om ett system för korttidspermittering](#). Förslaget innebär att korttidspermitteringar nu även kan komma att gälla för regionernas privata trafikutövare i kollektivtrafiken. Hit hör flertalet av de bussoperatörer som kör trafik i regionerna och som har upphandlats av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Tidigare var dessa operatörer undantagna från de nya tillfälliga permitteringsregler som riksdagen har beslutat om. I korthet innebär det tidigare undantaget att enda sättet för medlemmarnas operatörer att markant sänka sina kostnader är att permittera personal utan lön enligt deras kollektivavtal. [Svensk Kollektivtrafik välkomnade beslutet om korttidspermitteringar för regionernas trafikföretag](#) i kollektivtrafiken.

Extra tillskott till regioner och kommuner

I [vårändringsbudgeten för 2020](#) som presenterades i mitten av april föreslog regeringen, Centerpartiet och Liberalerna att regionerna och kommunerna ska få ett tillskott på sammanlagt 22 miljarder kronor.

Kommuner och regioner föreslogs få ett tillskott på 20 miljarder kronor i generella statsbidrag i år, jämfört med de 5 miljarder kronor som regeringen har aviserat tidigare. Det nya tillskottet på ytterligare 15 miljarder kronor för 2020 görs för att stärka kommunsektorns förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner som vård, skola och omsorg samt kollektivtrafik.

Av den sammanlagda ökningen på 20 miljarder kronor är 12,5 miljarder permanenta anslagsökningar, det vill säga pengar som kommer kommuner och regioner till del även kommande år.

Företagsstöd baserat på omsättningstapp

I slutet av april föreslog regeringspartierna samt Centerpartiet och Liberalerna att företag ska kunna få [stöd baserat på omsättningstapp](#). Det handlar om ett omställningsstöd på sammanlagt 39 miljarder kronor. Stödet riktar sig till svenska företag som t.ex. taxi, buss- och tåg företag.

Syftet är att stödet ska göra det möjligt för företag att överbrygga den akuta krisen och samtidigt underlätta för företag att ställa om och anpassa sin verksamhet. Det kan till exempel taxiverksamhet som kan ställa om till leveranser. Storleken på stödet kommer att bero på hur stort bortfall av omsättningen ett företag har haft och variera mellan 22,5 och 75 procent av företagets fasta kostnader exklusive lönekostnader för mars och april 2020. Förslaget kan komma att behöva godkännas av EU-kommissionen och regeringen arbetar för att det ska kunna träda i kraft den 1 juli 2020.

Förmånsskatten på fri parkering vid arbetsplats tas bort tillfälligt

I början av maj kom regeringen, Centerpartiet och Liberalerna överens om [förmånsskatten på fri parkering vid sin arbetsplats ska tas bort tillfälligt](#). Skattefriheten ska gälla gällande alla yrkesgrupper och i hela landet. Lagen ska träda i kraft den 1 juni 2020 och tillämpas på parkeringsförmån som lämnas efter den 31 mars 2020.

Regeringen pekar i propositionen på att förslaget syftar till att fler personer ska åka med bil i stället för med kollektivtrafik till arbetet för att minska smittspridningen i samhället. En negativ effekt av detta är att utsläppen av koldioxid och andra luftföroreningar från biltrafiken ökar något enligt regeringens konsekvensbeskrivning.

Att staten skattesubventionerar fri parkeringsplats vid jobbet kan få stora effekter på kollektivtrafikresandet. Det finns studier som visar att om möjlighet till gratis och reserverad parkering vid arbetsplatsen tas bort så påverkar det färdmedelsvalet i storleksordningen 40-60 procent.¹ Parkeringsutbud och parkeringsprissättning är enligt internationella översikter av forskning och utvärderingar ett av de viktigaste styrmedlen för att påverka färdmedelsval i och mellan städer och tätorter.²

Men samtidigt som tillgång till och kostnaden för subventionerad arbetsplatsparkering är ett mycket viktigt styrmedel för att minska eller öka kollektivtrafikandelen och därigenom öka eller minska klimatutsläppen saknas det i dag färskare analyser av hur många som borde beskattas för att de har gratis eller subventionerad parkeringsplats och vilka effekter som förmånsparkering får på samhället och klimatutsläppen. Den senaste uppskattningen av antalet anställda som borde beskattas enligt skattelagstiftningen för parkeringsförmån gäller år 2011. Då uppskattades antalet till ett par hundra

¹ [K2 \(2015\) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt, K2 RESEARCH 2015:2](#)

² [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#)

tusen³, vilket kan jämföras med de 41 000 som deklarerades år 2015.⁴ Till detta kommer en grupp som redan är undantagna från beskattning av förmånspartering. Om den anställde har förmånsbil så uppstår det enligt reglerna ingen skattepliktig förmån för parkerings- eller garageplatsen. Det gäller oavsett om den anställde använder förmånsbilen i tjänsten eller endast privat.

Svensk Kollektivtrafik följer och bevakar coronavirusets konsekvenser och tar tillvara de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intressen. Med anledning av det riktade stödet på 3 miljarder till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna uttalade sig Helena Leufstadius en TT-intervju som fick stor medial spridning om att "det var ett väldigt positivt besked, det ger andrum i nuläget. Men det kommer inte att räcka." Svensk Kollektivtrafik håller tillsammans med SKR på att ta fram en promemoria med förslag om hur kompensationsmodellen bör utformas.

Vi har återkommande möten med [infrastrukturminister Tomas Eneroth](#). Som redan nämnts har Svensk Kollektivtrafiks presidium och samtliga ordföranden för Sveriges regionala kollektivtrafikmyndigheter skrivit en [debattartikel i Svenska Dagbladet den 29 april](#) om att kollektivtrafiken blöder och behöver ett öronmärkt stöd. I början av april uttalade Helena Leufstadius, vd för Svensk Kollektivtrafik, i samma ärende i en intervju i [Intervju i Dagens Samhälle](#). I mitten av april skickade vi en [skrivelse till Arbetsmiljöverket och Folkhälsomyndigheten](#) eftersom dessa myndigheter har olika budskap om smittskyddsåtgärder i kollektivtrafiken. Vi har även skickat en [skrivelse till Folkhälsomyndigheten om att provtagning av servicereseförare](#) bör prioriteras.

För att kollektivtrafiken ska stå bättre rustad i framtiden håller en konsult på att, ur de regionala kollektivtrafikmyndigheternas perspektiv, analysera och dra slutsatser om den pågående coronakrisen för att göra kollektivtrafiken uthållig och mer robust inför olika former av kriser i framtiden.

Vi har dessutom dagliga internmöten där vi går igenom läget och de medlemsfrågor som inkommit under dagen och sammanställer svar så snart som möjligt. Svensk Kollektivtrafik har löpande möten med branschorganisationerna Tågföretagen och Sveriges Bussföretag för att få en helhetsbild och är en del av TP SAMS, Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar, tillsammans med representanter för myndigheter och näringsliv, som veckovis rapporterar läget till MSB och Regeringskansliet via Trafikverket. Dessutom har vi nationella kundmöten med Trafikverket kring järnvägstrafiken och regelbundna möten med våra medlemmar i de nätverk som är mest berörda av coronakrisen. Läs mer på vår särskilda [sida med information angående covid-19](#).

Regeringen ansöker om fortsatt skattebefrielse på höginblandade biodrivmedel

Regeringen lämnade under april lämnat in en så kallad [pre-notifiering inför ansökan om förlängning](#) under 2021 av det nuvarande statsstöds godkännandet för flytande biodrivmedel. Dessutom har regeringen lämnat in två ansökningar om biogas för uppvärmning respektive för motordrift lämnats till EU-kommissionen för tio år.

³ S. 19 [IVL \(2017\) Småreformer för miljöanpassat resande Förslag till nationella åtgärder som kan genomföras inom nuvarande lagstiftning, nr C 249](#) och s. 57, [CTS \(2013\) Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik](#)

⁴ [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#)

EU-kommissionen ska nu besluta i frågan, men regeringen har fört konstruktiva samtal med EU-kommissionen de senaste månaderna och bedömer att det finns goda förutsättningar att få till en förlängning.

Bakgrunden är att EU-kommissionen i december presenterade en europeisk grön giv med olika åtgärder för att bland annat nå unionens klimat- och energimål. En av åtgärderna är att riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd och energi ska omarbetas. Det är regeringens ambition att också i det arbetet försöka påverka EU:s syn på livsmedelsbaserade biodrivmedel och möjligheterna att få ge stöd för dessa drivmedel även efter 2021. Inom Regeringskansliet pågår även ett arbete med att analysera olika möjligheter för att användningen av höginblandade och rena biodrivmedel ska kunna bidra till uppfyllandet av Sveriges energi- och klimatpolitiska mål.

Mot bakgrund av arbetet med riktlinjerna och analysarbetet är det angeläget att nuvarande skattebefrielse kan bibehållas till dess att dessa arbeten slutförts. Särskilt mot bakgrund av att en betydande andel av de biodrivmedel som används i kollektivtrafiken är livsmedelsbaserade.

Under 2018 bidrog användningen av höginblandade biodrivmedel till att minska utsläppen av koldioxid med drygt 1,35 miljoner ton⁵.

Svensk Kollektivtrafik har under lång tid kämpat för att undantaget ska behållas. Regeringens ansökan om de två undantagen är därför en mycket positiv nyhet för kollektivtrafikbranschen. Vi är glada att regeringen tagit det här steget och att de bedömer att det kommer att accepteras av EU. Det här ger också Sverige tid att formulera sin ståndpunkt när det gäller revideringen av statsstödsreglerna som enligt plan ska börja gälla 1 januari 2022.

I [remissvaret](#) angående Biogasmarknadsutredningens betänkande välkomnar Svensk Kollektivtrafik utredningens förslag om den 10-åriga skattebefrielsen. Det kommer att ge kollektivtrafiken bättre möjligheter att långsiktigt planera för investeringar i fordon, depåer och infrastruktur för biogas.

Svensk Kollektivtrafik genomförde tillsammans med Sveriges Åkeriföretag och 2030-sekretariatet i slutet av januari ett möte med en av de högsta tjänstemännen och expertisen i DG Competition hos EU-kommissionen i Bryssel. Vid mötet diskuterades krav på fortsatt undantag från statsstödsreglerna som ger möjlighet till fortsatt skattebefrielse för svenska biodrivmedel.

Under förra året skrev vi tillsammans med en lång rad organisationer och företag i två debattartiklar, en i [Göteborgsposten](#) och en i [Svensk Dagbladet](#), där vi krävde en kraftansträngning från regeringen gentemot EU-kommissionen för att Sverige ska få behålla skattereduktionen på biodrivmedel. Debattartikeln i SvD skrevs även under av företrädare för Västtrafik, Skånetrafiken och Trafikförvaltningen Region Stockholm. Vi har även skrivit brev till de nya EU-kommissionärerna. Våren 2019 [uppvaktade vi dessutom Energimyndigheten om att skattebefrielsen på rena biodrivmedel måste finnas kvar.](#)

⁵ S. 35, [Energimyndigheten m.fl. \(2020\) Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet](#)

Krafttag krävs för att nå transportsektorns klimatmål

Omställningen av transportsektorn går för långsamt för att Sverige ska nå målet om minst 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser mellan 2010 och 2030. Det konstaterar tre olika rapporter som presenterats under våren.

Under 2019 minskade utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med 2 procent. För att nå transportsektorns klimatmål krävs en minskning av utsläppen av växthusgaser med ca 8 procent per år fram till 2030, enligt Transportstyrelsens och Trafikverkets [Biodrivmedel och energieffektiva fordon minskade utsläppen 2019 - men takten behöver öka för att nå 2030-målet](#).

Klimatpolitiska rådet skriver i sin [Årsrapport 2020](#) att inget av de klimatpolitiska målen bortom 2020 kommer att nås med nuvarande förutsättningar och beslutad politik. Rådet rekommenderar därför regeringen att konkretisera den [klimatpolitiska handlingsplanen](#) så att den blir en plan för handling med ansvarsfördelning, tidssättning och effektbedömning av varje insats och av helheten.

Energimyndigheten, Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen konstaterar i den gemensamma rapporten [Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet](#) att det nu behövs krafttag för att transportsektorns klimatmål ska uppnås.

Alla tre rapporterna framhåller att det saknas åtgärder och styrmedel på ett nödvändigt åtgärdsområde, transporteffektivt samhälle.

De två lösningarna med störst potential för noll utsläpp från persontransporterna till 2045 är enligt Klimatpolitiska rådet elektrifiering av fordonsflottan och ett mer transporteffektivt samhälle genom till exempel överflyttning till kollektivtrafik. Dessa lösningar står tillsammans för den absoluta merparten av den långsiktiga utsläppsminskningspotentialen, men förutsätter förändringar i efterfrågemönster, normer och värderingar.

Klimatpolitiska rådet pekar på att det finns en rad hinder för att uppnå dessa lösningar. Ett är att de aktörer som berörs är många och vitt skilda. Ett annat viktigt hinder är att dagens transportinfrastruktur, regelverk och incitamentsstrukturer (inklusive dagens styrmedel) i hög utsträckning är uppbyggda kring bilen som färdmedel, vilket gör att andra lösningar har svårt att utvecklas tillräckligt snabbt. Även den nuvarande stadsplaneringen hämmar framväxten av nya transportlösningar för både personer och gods, med långsamma utsläppsminskningar som resultat. Ett tredje centralt hinder är tillgången till hållbart producerade biodrivmedel, i synnerhet till 2030. Rådet rekommenderar därför att det snarast fastställs en tidplan för aviserade insatser för ett mer transporteffektivt samhälle och snabbare elektrifiering, liksom för svensk produktion av hållbara, förnybara drivmedel, och avsätt nödvändiga resurser för genomförandet.

För att skynda på omställningen av transportsektorn lägger de sex myndigheterna i Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet en rad konkreta förslag:

- *Översyn av koldioxidskatten samt en utredning om långsiktig beskattning inom transportsektorn.* En höjning eller omfördelning av koldioxidskatten, liksom förändrad modell för beskattning inom transportsektorn, skulle ge incitament till många nya tänkbara åtgärder som minskar utsläppen i transportsektorn. Även Klimatpolitiska rådet rekommenderar att utredningsarbetet för en ny vägtrafikbeskattning påbörjas omgående så att reformen kan

realiseras i takt med transportsystemets snabba förändring och ingå i den omfattande skattereform som regeringen hänvisar till.

- *Utredning om lämpliga åtgärder och stöd för ökad produktion av förnybara drivmedel.* En del av biomassas som används i dag är importerad. Efterfrågan på biodrivmedel förväntas öka inom sjöfarten, flyget, arbetsmaskiner och industrin. Myndigheterna rekommenderar därför regeringen att snarast ska utreda vilka lämpliga åtgärder och styrmedel, t.ex. stimulanser och stöd såsom investeringsstöd, som behövs för ökad produktion av förnybara drivmedel i Sverige och av svenska råvaror. Klimatpolitiska rådet framhåller att den ökande efterfrågan på biobränslen och biobaserade material, samtidigt som hållbart producerad biomassa är en begränsad resurs, är en utmaning som är viktig att hantera.
- *Utveckla infrastrukturplaneringen inom klimatmålets ramar och i linje med andra hänsynsmål för att göra samhället mer transporteffektivt.* Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.
- *Utred ansvar för genomförande och finansiering av vissa steg 1- och 2-åtgärder.* Att i högre grad tillämpa de tidiga stegen i fyrstegsprincipen för användning och investeringar i transportinfrastruktur är ett sätt att bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.
- *Ökad efterlevnad av förmånsbeskattning på subventionerad arbetsplatsparkering.*

Transportstyrelsen och Trafikverket lägger i sin rapport ytterligare förslag för ett transporteffektivt samhälle. För att åstadkomma en mer transporteffektiv samhällsplanering och förbättrad relativ tillgänglighet för kollektivtrafik, gång och cykel behövs en rad åtgärder, som exempelvis styrande mål för stadens trafik som förutsättning för infrastrukturplanering och stadsmiljöavtal (typ Norges nollväxtmål), utökad satsning på stadsmiljöavtal som även innehåller motprestationer för en mer hållbar stadsutveckling, utökade möjligheter för kommuner att ställa krav på gröna transportplaner vid nyetablering samt förändrade satsningar i nationella och regionala planer för infrastrukturen.

Åtgärderna för ett mer transporteffektivt samhälle behöver enligt de två myndigheterna kombineras med styrmedel, såsom höjda drivmedelsskatter, kilometerskatt för såväl personbilar som lastbilar differentierad utifrån fordonstyp, plats och tid, övergång från reseavdrag till avståndsbaserad färdmedelsneutral skattereduktion, lägre hastigheter på vägar och gator, parkeringsåtgärder och mobility management åtgärder samt informations och kunskapshöjande åtgärder.

Klimatpolitiska rådet efterlyser även åtgärder för ökad elektrifiering. Direkt användning av el för att ersätta fossila bränslen fordrar att elnäten utvecklas och förstärks för att kunna leverera rätt effekt i rätt tid för att möta efterfrågan inom transporter och industri. I städer och längs viktiga transportstråk där en ökad elektrifiering av fordonsflottan skapar ökad efterfrågan på el vissa tider på dygnet kommer behoven av förstärkta elnät att vara särskilt stora.

Kollektivtrafikandelen ökar, men alldeles för långsamt. Naturvårdsverkets och Trafikanalys uppföljning av etappmålet om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik, visar att målet inte kommer att uppnås inom uppsatt tid om inte nya styrmedel införs. Det skriver Naturvårdsverket i rapporten [Miljömålen Årlig uppföljning av Sveriges nationella miljömål 2020](#).

Enligt uppföljning bedöms den sammanlagda andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ha ökat något under 2018 jämfört med året innan, men hur mycket anges inte i rapporten. Istället anges andelen persontransportarbete som skedde med gång-, cykel- eller kollektivtrafik som ett genomsnitt för perioden 2011–2016 till 20,7 procent. Om resandet med charterbussar, färdtjänst och skolskjutsar inkluderas i begreppet kollektivtrafik ökar andelen till cirka 22 procent.

För att målet ska kunna nås till 2025 bör hela reseökningen inom persontrafiken från och med nu ske med kollektivtrafik, gång och cykel samtidigt som resandet med personbil minskar, eller åtminstone inte ökar ytterligare.

Partnersamverkans fördubblingsmål gäller kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet och följs upp genom [Kollektivtrafikbarometern](#). Sedan 2006 har kollektivtrafikens andel ökat från 18 till 31 procent år 2019. Med tio år kvar till 2030 har kollektivtrafikbranschen uppnått två tredjedelar av fördubblingsmålet.

***Svensk Kollektivtrafik** har tillsammans med SKL haft möte med Trafikanalys om hur etappmålet bör följas upp. Vid mötet framförde vi kritik mot Trafikanalys förslag om att bara räkna den allmänna regionala kollektivtrafiken som kollektivtrafik vid analysen av måluppfyllelsen. Även skolskjuts och färdtjänst, liksom den helt kommersiella kollektivtrafiken i form av interregional tågtrafik, taxi samt buss i express-, turist- och beställningstrafik, bidrar till att uppnå syftet med etappmålet. Om även skolskjuts och färdtjänst, taxi samt turist- och beställningstrafik med buss skulle räknas skulle den sammanlagda andelen vara 22,1 procent enligt Trafikanalys. Om även fjärrtågs- och expressbusstrafiken skulle räknas kommer andelen upp ytterligare en bit.*

Som Klimatpolitiska rådet, Energimyndigheten, Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen pekade på i de tre rapporterna behövs det åtgärder och styrmedel för att skapa ett transporteffektivt samhälle med ökad andel kollektivtrafik och andra energieffektiva färdmedel. Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Naturvårdsverket i [Fördjupade utvärdering av miljömålen 2019](#) att regeringen bör tillsätta en utredning om hur kollektivtrafikens attraktivitet kan ökas för att för att etappmålet ska nås. Redan när detta mål föreslogs av Miljömålsberedningen framhöll vi i [vårt remissvar](#) att det är mycket viktigt att ta fram en handlingsplan för hur dessa mål ska uppnås. Även regeringen har pekat på att det kommer att behövas olika insatser i olika delar av landet för att etappmålet om 25 procent gång, cykel och kollektivtrafik ska nås.⁶

Rapporten [Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030. Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?](#) innehåller tre paket av åtgärder som leder till att Partnersamverkans fördubblingsmål uppfylls. I rapporten [Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#) analyseras climateffekterna av flera av åtgärderna i paketen ytterligare. Analyserna visar att de mest effektiva åtgärderna för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och minska bilresandet är att höja drivmedelsskatterna och öka utbudet av kollektivtrafik. Andra viktiga åtgärder är att införa ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag, ta bort subventionen av förmånsbil, att kommunerna genomför framkomlighetsåtgärder för busstrafiken och punktlighetsåtgärder inom järnvägen.

⁶ [Regeringens skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige](#)

Reseavdragsutredningens konsekvenser för landsbygden utreds

[Trafikanalys har fått ett regeringsuppdrag](#) om att göra en fördjupad analys av vissa konsekvenser av Reseavdragskommitténs förslag i betänkandet "[Skattelättnader för arbetsresor](#)". Trafikanalys ska enligt direktiven göra fördjupade analyser av förslaget konsekvenser dels för personer som bor och/eller arbetar i glesbygd och dels för personer som har begränsad tillgång till eller saknar kollektivtrafik.

Analysen ska också fördjupas i de delar som rör resmönster och färdmedelsfördelning i områden där tillgången till kollektivtrafik är begränsad eller saknas. Trafikanalys ska utreda i vilken omfattning personer i olika avståndsintervall, mellan bostad och arbetet, har tillgång till kollektivtrafik och hur deras möjligheter är att resa till och från arbetet med kollektivtrafik.

Analysen ska belysa i vilken omfattning förslagen kan påverka resmönstren för personer som bor och/eller arbetar i en glesbygdskommun och som har långa avstånd till och från arbetet. Det fördjupade underlaget ska vara ytterligare stöd för att kunna bedöma förslaget konsekvenser för regionförstoringen i landet och i vilken utsträckning det kan påverka kompetensförsörjningen i glesbygdskommuner. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 5 juni 2020.

Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med Sveriges Bussföretag uppvaktat Trafikanalys om vår syn på hur reseavdragskommitténs förslag skulle påverka landsbygden. Som vi pekade på i [vårt remissvar](#) angående Reseavdragskommitténs betänkande kommer utredningens förslag att leda krympande arbetsmarknadsregioner i landsbygden. Men alternativet är inte att behålla dagens reseavdrag, som i stället för att bidra till en levande landsbygd framförallt har blivit ett avdrag för högavlönade män i storstadsregionernas utkanter som reser med bil, trots att bra kollektivtrafik finns. Detta har vi även framhållit i debattartiklar i [Dagens samhälle](#) och [Dagens Nyheter](#).

Alternativet är att införa regler som både underlättar för att man ska kunna bo och verka i hela landet och samtidigt reducerar klimatutsläppen, vidgar arbetsmarknadsregionerna och minskar skattefusket. I vårt remissyttrande presenterade vi ett förslag som uppfyller alla dessa krav, som Svensk Kollektivtrafiks styrelse enigt ställde sig bakom. Svensk Kollektivtrafik består av regionpolitiker från samtliga riksdagspartier.

Energimyndigheten, Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen i konstaterar i rapporten [Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet](#) att det förslag inom transporteffektivt samhälle som förväntas ge störst enskild effekt är en förändring eller ett avskaffande av reseavdraget. Om reseavdragskommitténs förslag genomförs beräknas utsläppen minska med cirka 220 000 ton och om reseavdraget avskaffas med 350 000 ton koldioxid per år.

Ökade kostnader för fusk med reseavdraget

Staten går varje år miste om 2,4 miljarder kronor i uteblivna skatteintäkter genom människors fel med reseavdraget. Det visar Skatteverkets [särskilda granskningsrapport om Skattefelets storlek och utveckling](#). Reseavdrag är enligt granskningen det område där privatpersoner oftast gör fel med skatten. Det är 600 miljoner kronor högre än Skatteverkets tidigare analyser visat. [Förra årets granskning](#) visade att skattefelet för reseavdraget uppgå till 1,8 miljarder kronor per år.

Under inkomståret 2020 beräknas statens totala utgifter för reseavdraget uppgå till ca 5,6 miljarder kronor, för att sedan växa till nästan 5,8 miljarder kronor år 2021 och till drygt 5,9 miljarder kronor 2022. Det visar regeringen skrivelse angående [Redovisning av skatteutgifter 2020](#) som lades i mitten av april. Avdrag för resor till och från arbetet är enligt skrivelsen den största skatteutgiften inom tjänsteinkomstbeskattningen.

Förra årets granskning visade att 56 procent av de yrkade reseavdragen var felaktiga. Av dessa hade 54 procent gjort fel till sin fördel och bara 2 procent till sin nackdel. Hade felen berott på okunskap eller slarv borde andelarna vara ungefär lika stora. Därför kan man dra slutsatsen att det till mycket stor del handlar om skattefusk. Det vanligaste orsaken var att det så kallade tidsvinstkravet inte var uppfyllt.

Årets statistik visar att över 40 procent av statens kostnader för reseavdraget beror på fel och fusk med reseavdraget. Det finns knappast något skatteavdrag eller offentligt bidragssystem med så omfattande fusk med skattepengar.

Fusket kommer att fortsätta med resesavdragskommitténs förslag. I [vårt remissvar](#) angående utredningen, liksom i [debattartiklarna i Dagens Nyheter](#) och [Dagens Samhälle](#) har vi pekat på att tidsvinsregeln måste tas bort och skattereduktionen bli helt avståndsberoende och färdmedelsneutral för att fusket ska minska och det ska bli enkelt för Skatteverket att kontrollera skattereduktionerna.

Bättre framkomlighet för bussen lönsamt för samhället

Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken är mycket lönsamt för samhället. Det visar studien [Hur ska vi prioritera bussen?](#) som tagits fram av Sweco och finansierats av Svenska Bussbranschens Riksförbunds forsknings- och utvecklingsfond. Utöver att befintliga resenärer gynnas av minskad restid och ökad pålitlighet lockas nya resenärer att ta bussen. Studien tar upp fem kategorier av åtgärder: Separering av bussen, hållplatsutformning, signalåtgärder, trafikreglering och trafikering. För varje åtgärdskategori beräknas potentiell restidsminskning, uppskattad samhällsekonomisk nytta på år och när det är lämpligt att använda åtgärden.

Svensk Kollektivtrafik har i flera rapporter pekat på behovet av att prioritera framkomligheten för busstrafiken, prioritera kollektivtrafiken i trafiksignalerna, införa kollektivtrafikkörfält, förbättra hållplats- och stationsutformningen, planera och samordna vägarbetena bättre och minska gatuparkeringarna osv. Av flera skäl. I [Tid är pengar – En samhällsekonomisk analys av kostnader för förseningar inom kollektivtrafiken](#) för att minska förseningarna i kollektivtrafiken och i [Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#) för att minska de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader och göra dem mer kostnadseffektiva.

Det är därför mycket viktigt att kommunerna, men även staten, som väghållare sätter in dessa åtgärder för att förbättra framkomligheten för busstrafiken, reducera förseningarna i kollektivtrafiken, minska restiden för resenärerna, frigöra pengar för satsningar i kollektivtrafiken och öka kollektivtrafikresandet.

Handlingsplan för bättre trafikinformation i järnvägstrafiken

På regeringens uppdrag presenterade Trafikverket i slutet av april en [handlingsplan med åtgärder för att förbättra trafikinformationen i järnvägstrafik](#).

Det finns flera orsaker till dagens problem med trafikinformationen. Huvudorsakerna är enligt handlingsplanen att kraven på informationen som överförs mellan Trafikverket och järnvägsföretag är otydliga, att informationen delas via telefon, chatt och e-post mellan branschens aktörer, att informationen bygger på manuellt arbete där bl.a. prognoser upprättas med hjälp av papper, penna och linjal samt att vissa indata saknas när det gäller tekniska fel, underhållsarbeten, tågens service ombord och tågens position med mera. Dessa orsaker gör att processen att skapa och överföra trafikinformation blir långsam, väntetiden lång och att distributionen till resenärer och företag sker osynkroniserat.

Inom ramen för handlingsplanen har Trafikverket och branschen utarbetat en gemensam målbild. Enligt den gemensamma målbilden ska trafikinformation vara *i rätt tid, användbar och samstämmig i alla kanaler*. För att närma sig målbilden ska Trafikverket vidta förbättringar inom ramen handlingsplan som sträcker sig fram till 2022. Planen omfattar åtgärder inom fem områden:

- 1. Snabbare och mer korrekt information till resenärer och företag**
Trafikverket ska utöka information på dynamiska skyltar på perronger och i stationsbyggnader, förbättra utrop för ersättningstrafik genom att upprätta ett nationellt register för hållplatser för ersättningstrafik samt proaktivt ge information om förväntad förseningstid, bl.a. genom att analysera historiska data av trafikstörningar. För Stockholms pendeltåg ska dessutom positionering visas på skärmar.
- 2. Bättre samarbete mellan Trafikverket, järnvägsföretag och trafikorganisatörer**
Nya avtalsvillkor mellan Trafikverket, järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska upprättas. Dessutom ska branschgemensamt initiativ för trafikinformation inom JBS, Järnvägsbranschens Samverkansforum startas.
- 3. Nya arbetssätt och it-stöd inom Trafikverket**
En färdplan för digitaliseringen av trafikinformation ska skapas och ett nytt digitalt verktyg och beslutsstöd för trafikstyrning ska tas fram som ersätter användning av penna och linjal. Till detta kommer att nya arbetssätt, roller och ansvar ska skapas i takt med övrigt utvecklingsarbete samt riktad utlysning för forskning och innovation inom trafikinformation.
- 4. Bättre indata till Trafikverket**
För att förbättra indata till Trafikverket ska järnvägsföretag och entreprenörer utbildas och realtidspositionering av tåg implementeras. Dessutom ska information för skyltar överföras digitalt mellan järnvägsföretag och Trafikverket.
- 5. Mät effekt**
En resenärsundersökning ska tas fram.

Utöver åtgärderna i Trafikverkets åtgärdsprogram har projektet identifierat åtgärder som branschen gemensamt behöver arbeta med, som att gemensamt kartlägga processer, öva på arbetssätt vid stort läge, ensa nomenklaturen som används i informationen till resenärer, upprätta en plan för digitalisering och starta en studie för att förbättra information till ersättningstrafik. Trafikverket

behöver fortsätta förbättringsarbete även efter 2022, inte minst för att nå behoven av digitalisering och automatisering.

***Svensk Kollektivtrafik** är positiv till Trafikverket tillsammans med branschen, på regeringens uppdrag har tagit fram en handlingsplan för bättre trafikinformation i tågtrafiken. Användbar, samstämmig information om tågtrafiken vid rätt tidpunkt är central för att fler ska välja tåget och kollektivtrafiken.*

Utredningsförslag om att stärka och utveckla järnvägsunderhållet

I dag finns inte förutsättningar för att styra järnvägsunderhållet på ett optimalt sätt. En allt för stor del av resurserna går till att åtgärda fel i anläggningen i stället för till förebyggande underhåll. Det skriver [Utredningen om framtidens järnvägsunderhåll](#) i sitt betänkande.

Utredaren pekar på att produktivitet utvecklingen i järnvägsunderhållet är svag i förhållande till näringslivet i övrigt. Det är därför viktigt att Trafikverket kontinuerligt och systematiskt prioriterar sitt produktivitets- och innovationsarbete. Trafikverket tenderar att ha en för bred ansats i sitt arbete, vilket hämmar utvecklingstakten. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv krävs prioritering och ett tydligare fokus i arbetet.

På övergripande nivå behövs ett antal åtgärder för att möjliggöra ett mer produktivt och förebyggande underhåll anpassat till förutsättningarna:

- *Bättre kunskap om och kontroll på tillståndet i järnvägsanläggningen, dess utveckling och effekt av åtgärder.* Att ha den kunskap om järnvägsanläggningen som krävs för att kunna underhålla den på bästa sätt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv är det absolut viktigaste för Trafikverket, men idag finns inte tillräcklig kunskap i Trafikverket vare sig om anläggningens nedbrytning eller om effekter av åtgärder i anläggningen. Därför föreslår utredaren bl.a. att Trafikverket snarast tar ett modernt anläggningsregister i drift och mäter in hela järnvägsanläggningen med tillgänglig modern teknik för att göra det möjligt att genomföra avancerad dataanalys av tillståndsutvecklingen.
- *Rätt tider i anläggningen för underhållsarbeten.* Med ökande trafikering av järnvägsanläggningen blir tiden för att utföra underhåll allt mer begränsad. Tiden räcker ofta inte till för att utföra långsiktigt underhåll, utan alltför ofta utförs kortsiktiga åtgärder som innebär att samma fel återkommer. Utredaren föreslår därför att Trafikverket och entreprenadföretagen tillsammans bör förbättra produktionsplaneringen av järnvägsunderhållet
- *Affärsformer med rätt drivkrafter samt utvecklad konkurrens på leverantörsmarknaden.* Marknadskoncentrationen på leverantörsmarknaden för järnvägsunderhåll är hög. Dessutom är inte drivkrafterna i de kontrakt som Trafikverket tillämpar sådana att de i tillräcklig omfattning stimulerar förebyggande underhåll samt utveckling och innovation vad avser arbetsmetoder och teknik. Osäkerheten om huruvida Trafikverket kommer att börja utföra underhåll i egen regi påverkar dessutom leverantörerna vilja att lägga anbud och utveckla sin verksamhet i Sverige. Bättre kunskap om anläggningens nedbrytning är viktigt för att bättre kunna precisera uppdrag och kunna följa upp kontrakt och skapa bättre förutsättningar för Trafikverket att ge leverantörerna frihetsgrader i arbetet i syfte att stimulera produktivitet. Utredaren föreslår därför att Trafikverket ska utveckla och tillämpa prestationsbaserade kontrakt så snart som möjligt och i nära samarbete med entreprenadföretagen samt utveckla upphandlingarna, så att

det blir möjligt att välja det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet i stället för det med lägsta pris.

- *Lärande, utveckling och innovation, bland annat genom viss underhållsverksamhet i Trafikverkets egen regi.* Erfarenheter från i stort sett alla industriföretag visar att det är svårt att upphandla och utveckla affärsmodeller på ett optimalt sätt för en verksamhet som man inte har egen erfarenhet av. Utredaren anser att det krävs viss underhållsverksamhet i egen regi för att Trafikverket ska kunna vara en god beställare. Trafikverket bör därför dels sköta den traditionella och löpande underhållsverksamheten i vissa områden, dels bedriva utvecklingsarbete på dessa områden.
- *Mobilisering i järnvägsbranschen för att klara utmaningarna, bland annat den akuta situationen vad gäller kompetensförsörjningen.* Trafikverkets uppdrag och roll behöver konkretiseras för att åstadkomma starkare drivkrafter mot en mer robust och tillgänglig järnväg än i dag. Järnvägen och branschen står inför stora utmaningar i form av ökande volymer underhåll, svårigheter att rekrytera kompetens och en produktivitet i underhållet som behöver förbättras. Regeringen bör därför ge Trafikverket ett sektorsuppdrag att i relevanta delar samordna järnvägsbranschen.

Parallellt med att Utredningen om framtidens järnvägsunderhåll har regeringen gett [Trafikverket i uppdrag att upprätta en långsiktig plan för underhåll av järnväg](#), för att få till ett ännu bättre planerat och effektivare järnvägsunderhåll. Planen ska bl.a. omfatta vilka banarbeten som planeras, när de ska genomföras, hur de operativt planeras och vilken påverkan de förväntas ha på tågtrafiken under den tid som åtgärderna genomförs. Trafikverket ska vid genomförandet av uppdraget samverka med tågoperatörer, transportköpare, järnvägsentreprenörer och andra relevanta aktörer. Planen bör innehålla en beskrivning av process och samverkan mellan Trafikverket, tågoperatörer och järnvägsentreprenörer när åtgärder behöver vidtas för att hantera oförutsedda händelser etc.

Planen skulle redovisas i slutet av april. Men efter begäran från Trafikverket har [regeringen beslutat beslutar nu regeringen att förlänga uppdraget](#) till den 8 juli 2020.

Svensk Kollektivtrafik anser att Utredningen om framtidens järnvägsunderhåll har lagt fram flera bra och viktiga förslag om hur järnvägsunderhållet ska kunna förbättras, men underhållet har utretts flera gånger under de senaste åren. Problembeskrivningarna är till stor del desamma i utredningarna och myndighetsrapporterna från regeringsuppdragen. [Svensk Kollektivtrafik sammanfattade problemen i med järnvägsunderhållet i remissvaret](#) angående betänkandet [Koll på anläggningen](#) med att "det finns brister i alla delar av produktionskedjan. Det kan handla om bristande eller icke optimerad planering till bristande utförande. Bristande kunskap om anläggningens status till bristande inspektion efter åtgärd. Samt bristande kunskap för kundens behov och därmed bristande respekt för kundens krav och förståelse för förhållandet till kundens kund, resenären."

Utredningens åtgärder för rätt tider i anläggningen för underhållsarbeten behöver kompletteras. Det är mycket viktigt att nyttjandegraden av tid i spår för banarbeten ökar så att den tid som reserveras för banarbetet verkligen utnyttjas för banarbeten.

Även förslagen till åtgärder återkommer i utredning efter utredning. Nu är tiden inne att gå från att utreda vad som är problemet och vad som bör göras till att sätta in strukturella åtgärder som verkligen förbättrar underhållet. Det är inte minst nödvändigt för att öka kollektivtrafikresandet och minska samhällets kostnader för förseningarna. Kostnader som enligt vår [Tid är pengar – En](#)

[samhällsekonomisk analys av kostnader för förseningar inom kollektivtrafiken](#) uppgår till över 8,5 miljarder kronor varje år.

Regeringen kommer att gå vidare med satsning på höghastighetståg

Regeringen kommer att gå vidare med satsningen på att bygga nya stambanor för höghastighetståg, även om Moderaterna och Kristdemokraterna inte ställer sig bakom projektet. Det beskedet gav infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) i [Sveriges Radio](#) februari.

Enligt Januariavtalet mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centern och Liberalerna ska nya stambanor för höghastighetståg färdigställas och den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet.

Moderaterna och Kristdemokraterna har på senare tid ställt sig avvisande och inte deltagit i samtalen om höghastighetsbanorna. I Sveriges Radio sade infrastrukturministern att förslaget kommer att läggas fram även om stödet i riksdagen inte blir brett. När det gäller stödet från Liberalerna, som ju står bakom januariavtalet, sa Eneroth vid en pressträff, att han räknar med deras stöd. Men Liberalernas ekonomisk-politiska talesperson Mats Persson säger att ett villkor som står i januariavtalet är att det finns ett brett stöd i riksdagen.

Under mars har regeringen dessutom i en [skrivelse till riksdagen](#) svarat på Riksrevisionens kritik mot att de stora bristerna i planeringen av höghastighetsjärnvägen. Den övergripande slutsatsen i Riksrevisionens granskningsrapport [Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar](#) är att planeringsprocessen har en rad brister. Huvudproblemet är att planeringen har varit allt för fokuserat på höghastighetståg som en lösning på problemen, istället för att utgå från problemet och försöka finna den bästa lösningen. De problem som lyfts fram är att inrikesflygets klimatpåverkan är för stor, och att det finns kapacitetsproblem på delar av de nuvarande stambanorna.

Ingen hänsyn har vid planeringen tagits till om investeringen är samhällsekonomiskt effektiv. Övriga investeringsprojekt i den nationella transportplanen är generellt samhällsekonomiskt lönsamma. Den olönsamma höghastighetsjärnvägen riskerar därmed att konkurrera ut ett stort antal projekt som skulle ge mer nytta för pengarna.

Granskningen visade att även kostnadsberäkningarna länge höll låg kvalitet och underskattade kostnaderna kraftigt. Dessutom saknas flera kostnader fortfarande i kalkylen, bl.a. utbyggnadsbehoven som kan uppstå på delsträckor i anslutning till ändpunkter, exempelvis på sträckan Järna-Stockholm, liksom kostnader för nödvändiga påkopplingssträckor, anpassning av ändpunktsstationer och hantering av schaktmassor. Vad den slutliga kostnaden kommer att bli är det fortfarande ingen som vet.

Regeringen svarar att de gör en annan bedömning av planeringen av höghastighetsjärnvägarna än Riksrevisionen. Regeringen anser att perspektivet när det gäller bakomliggande problembeskrivningar behöver breddas. Regeringen håller med Riksrevisionen om att investeringen i höghastighetsjärnvägarna är det största finansiella åtagandet i modern tid för den svenska staten och kan påverka det svenska samhället under lång tid, men anser att en sådan investering utöver att betraktas ur ett bristperspektiv behöver värderas utifrån vad den kan ha för betydelse för

samhällsbygget och möjligheterna att till exempel överföra mer gods till järnväg, vidga arbetsmarknadsregionerna och öka bostadsbyggandet.

Regeringen pekar på att olika typer av styrmedel har införts för att bland annat åtgärda de brister som höghastighetsjärnvägen skulle lösa, som skatt på flygresor som infördes 2018, Transportstyrelsen regeringsuppdrag om att ta fram förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter och Trafikverkets strategi för att höja banavgifterna i syfte att öka järnvägens robusthet och göra kapacitetsutnyttjande mer effektivt. Dessutom framhåller regeringen att en annan utbyggnad som har undersökts är att förbättra de befintliga stambanorna mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö, inte heller skulle vara samhällsekonomiskt lönsam.

*För **Svensk Kollektivtrafik** det viktigt att investeringarna i banorna inte får tränga undan andra investeringar som är viktiga för den regionala kollektivtrafikens utveckling. Som Svensk Kollektivtrafiks tidigare presidium framhöll i debattartikeln [Spårbristen en broms](#), som bl.a. publicerades i Upsala Nya Tidning, att är det viktigt att stambanorna för höghastighetståg utformas så att de kan användas för arbetspendling. Det förutsätter att det skapas ett sammanhållet järnvägssystem med gemensamma stationer för olika typer av tågtrafik och att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får tillträde till höghastighetsbanorna med snabb storregional tågtrafik. Detta innebär att de nya stambanorna inte ska byggas helt separerade från befintlig spåranläggning, utan att det behöver byggas anslutande banor för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik att köra på och av höghastighetsbanorna.*

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

Aktionsplan för säker vägtrafik: Öka kollektivtrafikresandet för att minska antalet dödade och skadade

Trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken är helt beroende av att berörda myndigheter och aktörer visar stort engagemang och ansvarstagande för gemensamma mål och ambitioner. För att lyckas nå uppsatta mål krävs att effektiva åtgärder vidtas, både enskilt och i samverkan. Under ledning av Trafikverket har 14 myndigheter och aktörer angett vad de själva avser att göra under de närmaste fyra åren för att bidra till en säker vägtrafik. Arbetet har resulterat i dokumentet [Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022](#) som presenterades i april.

I många städer pågår ett intensivt och viktigt arbete med att förbättra förutsättningarna för olika hållbara och attraktiva trafiklösningar, inte minst genom utvecklingen av en snabb och effektiv kollektivtrafik. Det är viktigt att denna utveckling sker på ett sätt som tar hänsyn till gåendes och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet. Myndigheterna pekar i aktionsplanen på att allt fler gående och cyklister rör sig i dessa stadsmiljöer samtidigt som kollektivtrafikens anspråk på framkomlighet och färdhastighet ökar.

Aktionsplanen ska även vara ett bidrag till Agenda 2030. På lite längre sikt gäller bland annat delmål 11.2: Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.

Transportstyrelsen pekar i dokumentet på att de vill bidra till en ökad hållbarhet där samhällets trafiklösningar, utifrån hälsa, miljö och säkerhet, främst ska gynna de som går, cyklar eller åker med kollektiva färdmedel. Myndigheten arbetar indirekt för att utveckla styrmedel som ökar bussanvändningen.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket positivt att Transportstyrelsen vill förbättra trafiksäkerheten genom att öka resandet med buss och kollektivtrafik. Enligt [rapporten Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna](#), som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik har kollektivtrafiken stor betydelse för trafiksäkerheten. Analysen visar att om inga persontransporter skulle göras med kollektivtrafiken så skulle det ökade bilresandet leda till ytterligare 16 dödade, 228 svårt skadade och 1825 lindrigt skadade varje år.

För dem som reser kollektivt är risken att dödas i trafiken betydligt mycket lägre än för dem som reser med bil. Riskerna när man går eller cyklar till och från hållplatsen minskar skillnaderna, men även med detta inräknat är det fortfarande betydligt säkrare att åka kollektivt. I vår [broschyr om kollektivtrafikens samhällsnytta](#) pekar vi på att även om man för kollektivtrafikresenärer räknar in promenaden och cykelturen till och från hållplatsen är risken att råka ut för en olycka dubbelt så stor för bilister än för en bussresenär. För mc-förare och mopedister är risken 22 gånger större och för cyklister 46 gånger.

Utredning om att stärka kollektivtrafiken i transporteffektiv samhällsplanering

Hur vi bygger och planerar våra samhällen avgör vilka transportval människor kan göra i sin vardag. Sverige behöver enligt regeringen göra mer för att öka transporteffektiviteten. Utsläppen av växthusgaser kan minska genom en transporteffektiv samhällsstruktur med sammanhållen bebyggelse och förbättrad tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik, större andel elfordon och andra fordon med låga utsläpp. Regeringen har därför gett [utredningen om Samordning för bostadsbyggande ett tilläggsuppdrag](#) om en transporteffektiv samhällsplaneringen.

Regeringen anser att planering i högre grad behöver främja en bebyggelsestruktur som leder till ökad transporteffektivitet. Den kommunala planeringen bör därför medverka till att gång-, cykel- och kollektivtrafik samt hållbara godstransporter ges bättre förutsättningar att utvecklas. Utredningen ska därför utreda om Plan- och bygglagen kan utformas för att tydliggöra att tillkommande och förändrade fysiska strukturer ska bidra till ökad transporteffektivitet som leder till minskad miljö- och klimatpåverkan och ge bättre förutsättningar för att utveckla gång-, cykel- och kollektivtrafik samt hållbara godstransporter.

Tillgång till parkering är en av de viktigaste faktorerna vid val av transportmedel och för resmönster i städer. Utredningen ska därför även se över om kommuner i vissa fall inte ska behöva uppfylla kravet på utrymme för parkering.

Synpunkter och kunskap ska hämtas in från branschaktörer och andra aktörer som bedöms vara relevanta för uppdragets genomförande. Utredningen ska redovisas senast den 31 december 2020.

*Ökad kollektivtrafikandel är en nödvändig del av ett transporteffektivt samhälle. **Svensk Kollektivtrafik** är därför positiv till att regeringen tar initiativ till att skapa en transporteffektiv samhällsplanering som stimulerar människor att i högre grad välja kollektivtrafiken. Det är mycket viktigt att kollektivtrafiken kommer in tidigt i planeringsprocessen. Planeringen av hur nya bostads- och arbetsplatsområden ska försörjas med kollektivtrafik måste ske samordnat med bebyggelseplaneringen. Svensk Kollektivtrafik har deltagit i en workshop med utredningen. Till utredningen har vi framfört att det behövs en tvingande process, där kommunerna blir skyldiga att samråda med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i tidiga planskeden.*

Fossilfritt Sverige förlängs och ska även omfatta regioner och kommuner

I början av maj [beslutade regeringen att förlänga utredningstiden för initiativet Fossilfritt Sverige](#). Samtidigt beslöt regeringen att utvidga uppdraget till att även omfatta ökad samverkan med och stöd till kommuner och regioner. Skälen är att det lokala och regionala arbetet har en central roll vid utvecklingen av ett fossilfritt samhälle. Det finns därför ett behov av att Fossilfritt Sverige ökar sitt kunskapsstöd till och sin samverkan med kommuner och regioner.

Fossilfritt Sverige ska fortsätta stödja svenskt näringslivs omställning till fossilfrihet, bland annat genom att följa upp näringslivets färdplaner för fossilfri konkurrenskraft. Initiativet kan även ta fram sektorsövergripande strategier som ska bidra till att förverkliga färdplanerna. Fossilfritt Sverige ska även stödja näringslivet i att använda både befintliga och kommande färdplaner i omställningen till fossilfrihet i samband med återhämtningen efter den ekonomiska kris som orsakats av covid-19.

Arbetet ska utvärderas och redovisas senast den 31 maj 2022. Uppdraget i sin helhet ska redovisas senast den 31 december 2024.

***Svensk Kollektivtrafik** ställer sig positiv till att Fossilfritt Sverige för sitt uppdrag förlängt och att samverkan med regioner och kommuner ska öka. Vi håller med om att det regionala och lokala arbetet har en central roll vid utvecklingen av ett fossilfritt samhälle, inte minst när det gäller att öka kollektivtrafikandelen och att fortsätta att minska utsläppen från kollektivtrafiken.*

Tillväxtverket bör stödja hållbar strategisk planering av funktionella arbetsmarknadsregioner

Förbättrade kommunikationer och ett förändrat arbetsliv har gjort att människor arbetspendlar över allt större geografiska områden. De funktionella lokala arbetsmarknadsregionerna har blivit färre och större. Det är i dag vanligt att människor bor i en kommun och arbetar i en annan. Denna utveckling har ökat behoven av planering av bostäder, infrastruktur och andra samhällsfunktioner utifrån ett funktionellt perspektiv, som många gånger omfattar en större geografisk yta än de enskilda kommunerna. Det finns därför ett behov av insatser för att förbättra samspelet mellan lokala och regionala planeringsprocesser för att utveckla fungerande och attraktiva funktionella arbetsmarknadsregioner. Kommunutredningen föreslår därför betänkandet [Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget](#) att regeringen ska ge Tillväxtverket i uppdrag att i samverkan med Boverket, Trafikverket och regionerna, stödja strategisk planering i kommunerna för hållbar utveckling i alla delar av landet. Uppdraget kan enligt utredningen lämpligen genomföras under en tre års period och därefter utvärderas.

*För att de nya regionerna ska svetsas samman till funktionella regioner, med god tillgänglighet till samhällsservice, kultur, handel och fritidssysselsättningar, och den regionala tillväxten stimuleras måste den regionala kollektivtrafiken byggas ut. Vill regeringen förbättra sysselsättningen, bostadsförsörjningen och den ekonomiska tillväxten måste det regionala resandet underlättas. Det skrev **Svensk Kollektivtrafik** i en [debattartikel i Dagens Samhälle](#) 2016. Det är lika aktuellt i dag.*

Den viktigaste faktorn för att arbetsmarknadsregionerna ska växa, företagens kompetensförsörjning bli bättre, sysselsättningen öka och tillväxten stimuleras, är kort restid. Upp till en timmes restid åt varje håll är vad många klarar av att arbetspendla om livet i övrigt ska fungera.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas, syfte med att bygga ut den regionala tågtrafiken har framförallt varit att vidga de regionala arbetsmarknaderna. Men i dag bromsas utvecklingen mot större arbetsmarknader av kapacitetsbristen på järnvägsnätet. En kapacitetsbrist som dessutom leder till förseningar, trängsel och ökade kostnader.

Att ge Tillväxtverket i uppdrag att tillsammans med myndigheter och regioner stödja strategisk planering i kommunerna för hållbar utveckling i alla delar av landet är ett steg i rätt riktning, men för att få effekt måste regering och riksdag i nästa nationella plan för infrastrukturen i anslå riktade pengar till utbyggnad av kollektivtrafiken i regionerna. Det som behövs är statliga investeringar i banor för regional trafik som ger kort restid, hög turtäthet och hög kapacitet. Investeringar i regional tågtrafik kommer inte bara att leda till funktionella regioner, ökad sysselsättning och ökad tillväxt, utan även till ökat kollektivtrafikresande och minskade klimatutsläpp.

Trafikutskottet: Mobilitetstjänster kan förbättra mobiliteten i landsbygd, men fungerande affärsmodeller saknas

Det är ont om forskning om mobilitet i landsbygd. Det konstaterar riksdagens trafikutskott i en [forskningsöversikt](#) som publicerades i mars. Det är inte bara i Sverige det är ont om forskning på detta område, utan även i andra länder.

Trafikering av landsbygder innebär enligt rapporten stora utmaningar för traditionell kollektivtrafik eftersom landsbygder kännetecknas av utspridd befolkning, utspridda målpunkter och relativt få resande. Den regionala kollektivtrafiken har ofta en låg turtäthet och ett stort fokus på arbetspendling, på bekostnad av fritidsresor.

Tillgängligheten på landsbygden kan på kort sikt öka enligt rapporten genom bildelning, samåkningstjänster, kombinerade transporter, elbilar samt förändrade former av kollektivtrafik. Med förändrade former av kollektivtrafik menar trafikutskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor att kollektivtrafik koncentreras längs starka stråk där det finns ett större resandeunderlag, vilket kan kombineras med anropsstyrd trafik och samordning av andra offentligt finansierade persontransporter (till exempel färdtjänst och sjukresor). På längre sikt kan självkörande minibussar, drönare och elflygplan bidra till ökad tillgänglighet.

Samtidigt som nya mobilitetsformer har potential att förbättra mobiliteten i landsbygd pekar trafikutskottet på att det finns en rad utmaningar för dessa mobilitetsformer.

Forskningen om samåkningstjänster på landsbygder pekar på att tillit och gemenskap är centrala kriterier för att tjänsterna ska upplevas som attraktiva och för att de ska användas. Forskningen pekar också på att det behövs en kritisk massa av medlemmar i samåkningsgrupper för att det ska vara möjligt att hitta lämpliga matchningar. En erfarenhet är att det kan finnas ett beroende av "eldsjälar" för att samåkningen ska fortleva. Förlusten av flexibilitet är ett hinder för samåkning vid arbetspendling. Den minskade flexibiliteten vid samåkning skapar tillsammans med de ofta stora geografiska avstånden i landsbygd ett koordineringsproblem som gör det svårt att använda när man behöver lämna och hämta barn vid skolan m.m.

Ofta beskrivs nya och hållbara affärsmodeller som en nyckel för att få till införandet av, och för att få bred genomslagskraft för, nya former av delad mobilitet. Trafikutskottets arbetsgrupp konstaterar att det finns utmaningar vad gäller lönsamhet för mobilitetstjänster generellt, och dessa utmaningar bedöms vara ännu större på landsbygder på grund av det begränsade kundunderlaget.

Forskningen om transport som tjänst visar att den bakomliggande affärsmodellen ännu inte är helt tydlig. Logiken bakom intäkter och modeller för prissättning är t.ex. oklar. När det gäller marknadsstruktur har två flaskhalsar identifierats på landsbygder i Finland: det begränsade utbudet av transporttjänster och långa geografiska distanser i kombination med låg befolkningstäthet. Det gör att det blir en utmaning att tillhandahålla efterfrågestyrda tjänster och att det krävs en mycket stor fordonsflotta.

Trafikutskottets arbetsgrupp konstaterar att det både för konceptet transport som tjänst som för separata mobilitetstjänster är svårt att hitta affärsmodeller som fungerar på landsbygder och i glesbygder på grund av befolkningstal och geografiska avstånd. Flera av de artiklar som refererats i rapporten pekar på en viktig roll för det offentliga som igångsättare och samordnare för att få nya

tjänster att fungera på landsbygd. Det handlar om att ändra organisatoriska strukturer och regelverk t.ex. för samordningen mellan olika typer av persontransporter. Om offentliga aktörer ska ta en mer aktiv roll som igångsättare tillkommer dock utmaningar kopplade till exempelvis upphandling och gränsdragningar när det gäller det offentliga roll. Det kan också handla om att det behövs ekonomiskt stöd för att få nya mobilitetstjänster att fungera trots ett svagt resandeunderlag.

*Det är mycket viktigt att förbättra mobiliteten i landsbygden, genom förändrade former av kollektivtrafik och olika mobilitetstjänster osv. **Svensk Kollektivtrafik** delar trafikutskottets slutsats att nya mobilitetsformer har potential att förbättra mobiliteten i landsbygd, men att det finns en rad utmaningar för dessa mobilitetsformer, bl.a. att utveckla fungerande affärsmodeller.*

Rapporten [Delad mobilitet i dag och i framtiden](#), som Svensk Kollektivtrafik tog fram tillsammans med de övriga medlemmarna i Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik, pekade på att de nya mobilitetsformerna i huvudsak förbättrar tillgängligheten för dem som bor i mer tätbefolkade delar av landet. I glesbygd och på landsbygd är det sannolikt framförallt olika former av taxi och andra former av anropsstyrd kollektivtrafik som kommer ha betydelse. Även om den berörda gruppen är färre sett till antalet så kan tillgänglighetsökningen för dessa vara mycket stor, och på sikt möjligen också medföra ett minskat bilberoende för de som bor på gles- och landsbygd.

Lägre strategisk påverkan/Brådiskande

Utredningsförslag om nationellt biljettsystem

Enligt Januariavtalet mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna ska ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i landet införas 1 januari 2022. I slutet av april lämnade [Utredning om nationellt biljettsystem för kollektivtrafik sitt betänkande](#) om hur det ska införas.

Utredningens förslag är indelade i tre huvudsakliga områden – infrastruktur, innovation och konsumenttillgång - som sammanfattas i nedanstående figur⁷:



I arbetet med att ta fram förslag om en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem har utredningen haft som målsättning att föreslå ett biljettsystem som gör det lika lätt att resa kollektivt i Sverige som det är att använda mobiltelefonen i världen. Som resenär ska du kunna vara kund hos din regionala kollektivtrafikmyndighet och använda densamma i hela Sverige, utan att behöva bli kund lokalt i andra delar av landet. Systemet ska se till att rätt part får rätt betalt för ditt resande.

För att göra det möjligt ska staten reglera standarder, vilka kollektivtrafikföretag som ska ingå och säkerställa att centrala funktioner finns på plats. Utredningen anser att Trafikverket är bäst lämpad att axla det statliga ansvaret med tanke på andra myndighetsuppgifter inom kollektivtrafiken.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna föreslås få i uppdrag att i sina trafikförsörjningsprogram beskriva vilka digitala åtgärder de gör för att underlätta reseplanering och försäljning av såväl upp-handlad som kommersiell trafik.

Utredningen föreslår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna ansöka om statlig kompensation för merkostnader av de investeringar som de behöver göra för att ansluta till den digitala infrastrukturen. Den part som blir ansvarig för att bygga upp de centrala funktionerna kan också ansöka om medel för det. I bägge fallen föreslår utredningen att det ska krävas en motfinansiering på 50 procent, som även kan bestå av nedlagda mantimmar inom den egna

⁷ S. 14

organisationen. Totalt beräknas kostnaderna för uppbyggandet av den digitala infrastrukturen till cirka 200 mkr. Utredningen föreslår att staten bidrar med hälften av detta eller 100 miljoner kronor. Driften av systemet finansieras av de företag som använder systemet, på motsvarande sätt som driften finansieras inom Resplus-samarbetet.

Det nationella biljettsystemet utgår ifrån de regionala kollektivtrafikmyndigheternas egna biljettsystem, som är baserade på den branschgemensamma biljett- och betalstandard (BoB-standard).

Innovationstakten inom kollektivtrafikbranschen har historiskt sett varit låg. Därför behöver staten reglera tillgängligheten till kollektivtrafikens biljetter och underlätta utvecklingen av tredjepartsförsäljning. Utredningen föreslår därför att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ska göra sina biljetter tillgängliga i öppna försäljnings-API genom en nationell åtkomstpunkt. Andra kollektivtrafikföretag har möjlighet att göra sina biljetter tillgängliga genom denna åtkomstpunkt.

Konsumentverket föreslås skapa en branschöverenskommelse med Svensk Kollektivtrafik om regler för tredjepartsförsäljning som säkerställer att resenärers intressen tas om hand vid tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.

Utredningen konstaterar att det är ett konkurrensmässigt problem att en dominerande försäljningskanal för tågbiljetter – sj.se – inte säljer biljetter från vissa konkurrerande bolag. Utredningen föreslår därför att regeringen ska säkerställa att det finns en neutral, icke-diskriminerande försäljningskanal med god tillgänglighet för all kollektivtrafik i Sverige. Tjänsten ska även möjliggöra köp av kollektivtrafikbiljetter för resor i Europa. Utredningen föreslår att alla kollektivtrafikföretag ska vara skyldiga att på ett tydligt sätt hänvisa till denna kanal. I detta sammanhang bör regeringen särskilt utreda SJ AB:s framtida roll när det gäller bokning och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken.

Den digitala infrastruktur som utredningen föreslår är bara en del av den infrastruktur som framtidens digitala mobilitetssamhälle kommer att kräva. Utredningen föreslår därför att regeringen tillsätter en särskild utredning som analyserar behovet av en statlig organisation för en nationell digital infrastruktur inom mobilitetsområdet.

Enligt utredningen finns det åtgärder som regionala kollektivtrafikmyndigheter skulle kunna genomföra tillsammans för att underlätta biljettköp för resenärerna, men som skulle strida mot det kommunala självstyret. Utredningen lägger därför fram dessa som rekommendationer:

Sverigekort

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör införa ett månadsabonnemang för all kollektivtrafik organiserad av regionala kollektivtrafikmyndigheter i hela landet. Intäktsfördelningen beslutar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om, men intäkten kan förslagsvis gå till den regionala myndighet där innehavaren är folkbokförd. Kostnaden för att förverkliga detta skulle vara marginell, eftersom produkten *Resplus årskortstillägg* redan finns och administreras av Samtrafiken. I dag finns produkten endast i kombination med SJ:s årskort.

Tap-and-go

För att sänka trösklarna för nya resenärer inom kollektivtrafiken bör det gå att enkelt betala med ett giltigt kreditkort i kollektivtrafiken. Alla orter med stadstrafik bör därför införa så kallat tap-and-go-resande (resenären blippar sitt ordinarie kreditkort vid läsaren och har därmed gjort ett biljettköp).

Harmonisera affärsregler

Branschen bör genom samarbeten i Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Regioner på allvar genomföra ett arbete som syftar till att harmonisera affärsreglerna. Prissättning och subventioneringsgrad ska fortsatt vara en fråga för regionalpolitiska beslut. Däremot kan inte frågor om hur en familj bör definieras, vad som avses med en pensionär, vad som gäller vid övergång mellan olika transporter med mera skilja sig så mycket åt bara för att resenären råkar befinna sig på den ena eller andra sidan om länsgränsen.

Förbetalda abonnemang

Även personer som inte har en smart mobiltelefon kommer att behöva köpa biljetter till kollektivtrafiken. Inom mobiltelefonin finns förbetalda kontantkort för dem som inte kan eller vill teckna ett abonnemang. Den digitala infrastrukturen som utredningen föreslår gör sådana förbetalda produkter möjliga, där identifikatorn kan vara ett kort som resenären köper i en kiosk eller i en jourbutik. Alla regionala kollektivtrafikmyndigheter bör därför sälja dessa förbetalda abonnemang hos fysiska ombud eller informera presumtiva försäljningsparter att genom tredjepartsutveckling sälja dem.

Utredningens förslag syftar till att främja kollektivt resande. Utredningens bedömning är att förslagets konsekvenser på kort sikt sannolikt är begränsade. På längre sikt bedömer utredningen att förslagen successivt kommer att bidra till att fler resenärer väljer att resa kollektivt. Utredningen har inte analyserat hur mycket kollektivtrafikresandet kommer att öka.

*Införandet av ett nationellt biljettsystem är en fråga som har diskuterats i branschen under många år. **Svensk Kollektivtrafik** är positiv till att det nu finns en konkret plan för hur ett nationellt biljettsystem ska kunna förverkligas och implementeras. Den stegvisa implementeringen skapar tid för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att utreda de föreslagna rekommendationerna i syfte att harmonisera rese- och affärsvillkoren. Eftersom det krävs ekonomiska investeringar på minst 100 miljoner kronor för att få systemet på plats, ska vi tillsammans med våra medlemmar analysera de ekonomiska konsekvenserna under den kommande remisstiden,*

Vi är även positiva till förslaget om att Konsumentverket och Svensk Kollektivtrafik får ett övergripande ansvar för att ta fram en branschöverenskommelse avseende krav för tredjepartsförsäljning för att möta såväl branschens som resenärernas intressen.

Enklare att kamerabevaka i kollektivtrafik

Regeringen lade i mars en [proposition i riksdagen med förslag som gör det enklare att kamerabevaka i kollektivtrafik](#). Förslaget innebär att kravet på tillstånd för kamerabevakning på sådana platser tas bort. Förslaget gör det enkelt att snabbt sätta upp kameror i bussar, tåg, hållplatser och stationer. För att förebygga, förebygga och upptäcka brott. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2020.

Svensk Kollektivtrafik har länge arbetat för att det ska bli enklare att kamerabevaka kollektivtrafiken. Långa ansökningstider, omfattande administration för prövning samt ojämna bedömningar och brist på praxis hos länsstyrelserna har skapat frustration inom

kollektivtrafikbranschen och bland de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Förändringen kommer att medföra minskad administration och lägre kostnader. Det är glädjande att en angelägen fråga nu är på väg att lösas. Svensk Kollektivtrafik har deltagit i expertgruppen som bistod utredningen och skrivit [remissvar](#) angående utredningens förslag.

Skärpa tillsyn av upphandlingar

Konkurrensverket har lämnat förslag på hur tillsynen över offentlig upphandling kan förbättras. En effektiv tillsyn bidrar till att höja kvaliteten i den offentliga upphandlingen och säkerställa att skattepengar används på ett ansvarsfullt sätt. Syftet med förslagen i [Konkurrensverkets promemoria: Förslag till utvecklad reglering av upphandlingstillsynen](#) är att stärka Konkurrensverkets möjlighet att agera när de upphandlande myndigheterna och enheterna inte gör sitt jobb. På så vis kan brister i upphandlingsförfarandet upptäckas och undvikas i god tid innan de drabbar enskilda.

Konkurrensverkets tillsynsverksamhet föreslås få större möjligheter att ingripa när det gäller upphandling. Högsta belopp för upphandlingsskadeavgift ska enligt förslaget höjas till 20 miljoner kronor och preskriptionsfristen förlängas från ett till två år. Dessutom föreslås att Konkurrensverket ska få befogenhet att meddela förelägganden och förbud som också ska kunna kombineras med viten. Tillsynsmyndigheten ska dessutom få till uppgift att uppmärksamma och motverka korrupcion. Förslaget föreslås träda ikraft 1 juli 2020.

Svensk Kollektivtrafik avstyrker i sitt [remissvar](#) förslaget att öka Konkurrensverkets möjligheter till ingripande genom att meddela föreläggande och förbud, samt förslagen om höjning av upphandlingsskadeavgiften, förlängd tidsfrist och möjlighet att utdöma viten. Det som behövs är förenkling och effektivisering i regelverket för offentlig upphandling, inte ett ännu striktare regelverk. Svensk Kollektivtrafik har dock ställt sig positiv till att tillsynsmyndigheten får uppgiften att motverka korrupcion och får möjligheten att avstå från att söka upphandlingsskadeavgift.

■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

Lagförslag om obligatoriska klimatdeklarationer av långväga resor

För att det ska bli enklare för resenärer att välja resor med lägre klimatpåverkan har fem myndigheter på uppdrag av regeringen lagt ett gemensamt [förslag till hur en lag om obligatoriska klimatdeklarationer av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja](#) kan utformas.

Trafikanalys, Energimyndigheten, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen föreslår att alla transportörer ska klimatdeklarerar resor som säljs på den svenska marknaden om de är längre än 150 km på land och i luften. Med transportör menas företaget som utför själva transporten och som riktar sina transporter till den svenska marknaden. För sjöfart gäller att resan ska vara längre än 15 nautiska mil (cirka 28 km) och genomföras med ett större fartyg (bruttodräktighet minst 5 000).

Myndigheternas förslag till lag om klimatdeklarationer kräver dock ett fortsatt utredningsarbete. Myndigheterna rekommenderar att regeringen fördjupar följande analyser:

- Huruvida förslaget är förenligt med tjänstedirektivet.
- Metod för hur resors klimatpåverkan ska bestämmas.
- Hur resors klimatpåverkan ska visas (visuell framställning).
- Hur kontroll och tillsyn ska organiseras.
- Eventuella undantag från skyldigheten att lämna en klimatdeklaration.

Förslaget kan enligt rapporten genomföras till låga administrativa kostnader för företagen, men närmare bestämmelser om systemgränser, beräkningsmetoder och redovisning som ännu inte föreslagits, kommer att avgöra hur stora kostnaderna kan bli.

Myndigheterna bedömer, med hänsyn enbart till remiss- och beslutprocesser samt tid för berörda myndigheter att utarbeta föreskrifter, att en lag om klimatdeklarationer tidigast kan träda i kraft den 1 januari 2022. Det kan dock finnas goda skäl för varför ikraftträdande kan komma att behöva läggas senare.

*Förslaget om obligatorisk klimatdeklaration lades ursprungligen fram i utredningen [Biojet för flyget](#). Utredaren förslög att resor över 30 mil ska klimatdeklareras. Genom sänkningen av avståndsgränsen till 15 mil kommer fler regionala kollektivtrafikmyndigheter att beröras förslaget, även om myndigheterna i rapporten framhåller att få resor med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik är längre än 15 mil. Det var ett viktigt skäl till att myndigheterna valde just denna avståndsgräns. I [vårt remissvar](#) angående Biojet för flyget skriver **Svensk Kollektivtrafik** att vi ställer oss positiva till förslaget, däremot är vi negativa till att den regionala kollektivtrafiken ska beröras av redovisningskravet. Om redovisningen ändå kommer att beröra de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är det mycket viktigt att förslaget utformas så att det inte blir en administrativ börda.*

Bilpoolsutredningen har lagt sitt betänkande

I slutet av april lämnade [Bilpoolsutredningen sitt betänkande](#). Utredningen har haft i uppdrag att lämna förslag om hur bil-, motor-, cykel- och mopedpoolstjänster, s.k. bilpoolstjänster, ska kunna främjas. Enligt regeringens direktiv skulle utredningen i första hand undersöka förutsättningarna för en reducerad mervärdesskattesats på bilpoolstjänster. Utredningen har också haft i uppdrag att avgränsa och definiera begreppet bilpoolstjänst utifrån vilken verksamhet som bör gynnas och vilken tjänst som ska omfattas för att uppnå mer resurseffektiva transporter.

Utredningen föreslår ingen sänkt mervärdesskatt på motorfordonspooler (i dag 25 procent) eftersom utredningen bedömer att det inte är förenligt med EU-rätten. För att främja en ökad användning av motorfordonspooler föreslår utredningen att

- *En lag om motorfordonspooler införs.* Det finns inte någon juridisk definition av begreppet bilpoolstjänster. Enligt utredningsdirektiven ska såväl bilar som motorcyklar och mopeder omfattas av definitionen. Utredningen föreslår därför att begreppet motorfordonspooler används som benämning på dessa tjänster. Med motorfordonspool avses en tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon med undantag för moped klass II. Peer-to-peer pooler, som innebär att privatpersoner hyr ut motorfordon till varandra via en förmedlingstjänst, ofta i form av en digital plattform, liksom traditionell biluthyrning, ingår inte i förslaget till definition av motorfordonspool.
- *Kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark*
- *Regeringen ska Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket genomföra en informationssatsning som ska öka kunskapen hos konsumenter om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande.*

Enligt utredningen pekar flera studier på att resandet med kollektiva färdmedel ökar för de hushåll som använder fasta bilpooler, medan den omvända effekten kan uppstå för hushåll som använder flytande bilpool. Forskningen visar att den tjänst som flytande bilpooler erbjuder kan vara ett substitut för att resa med kollektivtrafik. Flera studier visar också att inverkan på resande med kollektiva färdmedel varierar beroende på om man hade egen bil eller inte innan man gick med i bilpoolen. En studie i Kanada och USA visar att för hushållen som hade egen bil innan man gick med i en fast bilpool ökade totalt sett resandet med kollektivtrafik. Bland hushållen som inte hade egen bil innan de gick med i bilpoolen minskade i stället resandet med kollektivtrafik. Bilpoolsutredningen bedömer dock att resandet med kollektivtrafik kan komma att öka något som följd av förslagen. Hur mycket har inte analyserats.

*[I remissyttrandet angående betänkandet om cirkulär ekonomi](#) ställde sig **Svensk Kollektivtrafik** positiv till förslag om lagstadgade kriterier för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolsfordon. Under förutsättning att framkomligheten för kollektivtrafiken inte försämras ställde sig Svensk Kollektivtrafik även positiv till att kommuner ska ges möjlighet att avsätta gatumark som bilpoolsparkering och att kommunen ges rätt att reservera bilpoolsparkering för specifikt utpekade fordon.*

Minskad administrationen för elförbrukare i spårtrafiken

Finansdepartementet föreslår i promemorian "[Elförbrukare vid spårbunden trafik](#)" att en särskild reglering av vem som anses förbruka den el som omfattas av skattenedsättning av energiskatt som den spårbundna trafiken förbrukar.

Nuvarande lagstiftning anger att förbrukad el för drift av tåg eller annat spårbundet transportmedel har skattebefrielse. Skatt behöver inte heller betalas vid elförbrukning för motordrift eller uppvärmning i omedelbart samband med sådan elförbrukning. I skattebefrielse ingår även elförbrukning för drift av signaler, växeluppvärmning och säkerhetsanordningar längs banlinjen. Elförbrukning för bangårdsbelysning ingår inte. Nuvarande hantering av skattebefrielse är att den spårbundna elförbrukaren begär antingen avdrag i punktskattedeklarationen eller återbetalning av inbetald skatt.

Förslaget innebär en lagändring i lagen om elskatt på energi (LSE). Vem som är den faktiska förbrukaren av el kommer fortsättningsvis att sakna betydelse. Förslaget innebär att den administrativa bördan minskas för den spårbundna elförbrukaren och osäkerheter undanröjs avseende vem som har rätt att söka skattenedsättning. Ändringarna föreslås träda ikraft den 1 augusti i år.

*Förslaget kommer att förenkla administrationen kring den spårbundna tågtrafiken. Det skriver **Svensk Kollektivtrafik** i sitt [remissvar](#) och bedömer att de förändringar som föreslås inte heller får någon negativ påverkan på kostnaderna för medlemmarna. Svensk Kollektivtrafik anser dessutom att staten bör se över och förenkla regelverket för beskattning av el som används i exempelvis depåer och uppställningsanläggningar. Denna infrastruktur bör ses som del i förvaltningen och som stödjande system för den spårbundna tågtrafiken.*