



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

# Politisk omvärldsanalys vintern 2019/2020

## Strategisk påverkan

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	Hög strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Utredare ska föreslå årtal för när fossila drivmedel ska vara helt utfasade i Sverige</li><li>▪ Förbättrad biogassamordning på regional nivå</li><li>▪ Forskningspolitisk proposition kommer läggas hösten 2020</li><li>▪ Remiss: Omfattande lagförslag kring Fjärde järnvägspaketet</li><li>▪ Trafikverket höjer priset på koldioxidutsläpp</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Klimathandlingsplanen kommer påverka kollektivtrafiken</li><li>▪ Förseningarna i kollektivtrafiken kostar 8,5 miljarder per år</li><li>▪ Tre regeringsuppdrag för att minska tågförseningarna</li><li>▪ Många regioner och kommuner måste spara</li><li>▪ Statlig utredning förslår fortsatt skattebefrielse för biogas</li><li>▪ Minska fusket och reformera reseavdraget så att det bidrar till en levande landsbygd</li><li>▪ Risk för ökade kostnader, sämre punktlighet och inställda tåg när ERTMS införs</li><li>▪ Riksrevisionen: Brister i planeringen av höghastighetsjärnväg</li><li>▪ Snabb ökning av antalet elbussar</li><li>▪ Kunskapen om gasbussar behöver förbättras</li><li>▪ Åtgärder mot kapacitetsbrist i elnäten</li><li>▪ Orättvis höjning av avgifter för regionala banor</li></ul>
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	Lägre strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Obligatorisk klimatredovisning av resor</li><li>▪ Förlängd utredningstid för Bilpoolsutredningen</li></ul>	

Brådskande



## **Förord**

Det här är en politisk omvärldsanalys för vintern 2019/2020. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska händelser och åtgärder i Sverige som påverkar kollektivtrafikens utveckling. Rapporten är skriven av Lars Sandberg, Svensk Kollektivtrafik.

Stockholm den 20 december 2019

## Innehållsförteckning

<b>Hög strategisk påverkan/Brådskande</b> .....	<b>5</b>
Klimathandlingsplanen kommer att påverka kollektivtrafiken .....	5
Förseningarna i kollektivtrafiken kostar 8,5 miljarder per år .....	8
Tre regeringsuppdrag för att minska tågörseningarna .....	9
Många regioner och kommuner måste spara nästa år .....	10
Statlig utredning förslår fortsatt skattebefrielse för biogas .....	11
Minska fusket och reformera reseavdraget så att det bidrar till en levande landsbygd .....	13
Rapport: Risk för ökade kostnader, sämre punktlighet, försenade resenärer och inställda tåg när ERTMS införs .....	14
Riksrevisionen: Stora Brister i planeringen av höghastighetsjärnväg .....	15
Kunskapen om gasbussar behöver förbättras .....	16
Snabb ökning av antalet elbussar .....	17
Åtgärder mot kapacitetsbrist i elnäten .....	17
Orättvis höjning av avgifter för regionala banor .....	17
<b>Hög strategisk påverkan/Ej brådskande</b> .....	<b>19</b>
Utredare ska föreslå årtal för när fossila drivmedel ska vara helt utfasade i Sverige .....	19
Förbättrad biogassamordning på regional nivå .....	19
Forskningspolitisk proposition kommer läggas hösten 2020 .....	20
Trafikverket höjer priset på koldioxidutsläpp .....	20
Remiss: Omfattande lagförslag kring Fjärde järnvägspaketet .....	20
<b>Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande</b> .....	<b>21</b>
Obligatorisk klimatredovisning av resor .....	21
Förlängd utredningstid för Bilpoolsutredningen .....	21

## ■ Hög strategisk påverkan/Brådskande

### Klimathandlingsplanen kommer att påverka kollektivtrafiken

Regeringen har veckan före jul presenterat [den första klimatpolitisk handlingsplanen](#). Regeringen föreslår tillsammans med Centerpartiet och Liberalerna att klimatpolitiken ska integreras i alla relevanta politikområden genom att:

- Att tillsätta en utredning för att se över all relevant lagstiftning så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag. De klimatpolitiska målen för 2030, 2040 och 2045 kommer inte att uppnås med nuvarande takt i utsläppsminskningen. Syftet med [utredningen, som tillsattes under december](#), är att se över, och vid behov anpassa, relevant svensk lagstiftning för att skapa förutsättningar för att Sveriges klimatmål ska kunna nås. Utredningen ska inte se över skattelagstiftningen eftersom regeringen avser att göra en omfattande skattereform och en grön skatteväxling. Det ingår inte heller att ändra ansvarsfördelningen mellan nationell, regional och kommunal nivå eller det kommunala självstyret.
- Att samhällsmålen i samband med nästa översyn ses över och justeras vid behov så att de ligger i linje med klimatmålen.
- Att konsekvenser för klimatet analyseras för alla politiska förslag där det är relevant.

Listan över åtgärder i den klimatpolitiska handlingsplanen innehåller 132 punkter, varav ca en tredjedel är helt nya förslag.

#### Transporteffektivt samhälle

- Transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet. Klimatmålen ska utgöra en central utgångspunkt för framtida statliga infrastrukturplanering. Underlagen för regeringens beslut om långsiktiga planer för transportinfrastrukturen behöver därför visa hur styrmedel och andra åtgärder med syfte att minska transporternas klimatpåverkan väntas påverka efterfrågan på transporter. Underlagen till infrastrukturplaneringen bör dessutom visa hur olika satsningar i transportinfrastrukturen påverkar möjligheterna att nå klimatmålen.
- Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (s.k. steg 1- och 2-åtgärder).
- Stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städer.
- Enligt Klimatpolitiska rådet är reglerna för förmånsbilar i dag utformade på ett sätt som stimulerar innehav av bil och ökat bilkörande för privat bruk. Reglerna för förmånsvärdet för bilar bör därför, utöver styrningen mot mer miljöanpassade bilar, spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön.
- Ett avståndsbaserat och färdmedelsberoende reseavdrag ska införas.
- Skärpt efterlevnad av förmånsbeskattningen av subventionerad arbetsplatsparkering har efterlysts av bl.a. de samverkande myndigheterna i regeringsuppdraget om omställning till en fossilfri transportsektor. Skatteverket bör därför bedöma omfattningen av felaktigheter när det gäller redovisning av förmån av parkering vid arbetsplatser.

- En översyn av hur tågresor med olika operatörer kan bokas via samma plattform bör genomföras.
- Behovet av styrmedel för att främja automatisering och digitalisering som bidrar till transporteffektivitet och hållbar mobilitet ska analyseras.

#### **Hållbara förnybara drivmedel**

- Produktion av hållbara förnybara drivmedel, bland annat produktion och distribution av biogas, ska främjas.
- Uppdrag ska ges till Energimyndigheten om att analysera behovet av och förutsättningarna för ytterligare styrmedel för biodrivmedelsanläggningar med nya tekniker.
- En bioekonomistrategi som bidrar till ökad tillgång till biomassa samt miljö- och klimatnytta ska tas fram.
- En utredning tillsätts för att föreslå ett årtal för när fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner ska vara utfasade i Sverige samt hur en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas.

#### **Energieffektiva och klimatsmarta fordon**

- En utredning tillsätts för att det från 2030 inte längre ska vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar.
- Lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i ett konverteringsstöd för befintlig fordonsflotta.
- Sverige driver på för att utsläppskraven för tunga fordon skärps 2022.
- Ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga fordon ska utredas.
- Ett test- och forskningscenter för elektromobilitet ska etableras med ekonomiskt stöd från Energimyndigheten, gäller bl.a. buss

#### **Offentlig upphandling**

- En översyn av hur det klimatpolitiska ramverket kan få genomslag i offentliga upphandlingar genomförs, med fokus på upphandlingar med stor klimatpåverkan.
- Upphandlingsmyndigheten kommer få i uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att nå våra klimatmål och att de upphandlingar som ger störst klimatnytta för pengarna kan prioriteras.

#### **Kommuners och regioners klimatarbete**

- Regeringen avser att se över möjligheterna att stärka kommuners och regioners mandat och verktyg för att minska sin klimatpåverkan.
- En analys för hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till en minskad klimatpåverkan ska genomföras.

#### **Nya och förtydligade mål**

- Miljömålsberedningen ska få i uppdrag att bereda frågan om mål för konsumtionsbaserade utsläpp.

- Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet, där målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent till 2030 har gjorts till ett etappmål. En uppföljning av att dessa förändringar får önskat genomslag ska genomföras.

Bakgrunden till den klimatpolitiska handlingsplanen är att riksdagen 2017 antog ett klimatpolitiskt ramverk i en bred överenskommelse med samtliga riksdagspartier, förutom Sverigedemokraterna. Detta ramverk – med en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd – har som syfte att garantera att politiken ska leva upp till Sveriges klimatmål. Klimatlagen kräver att regeringen vart fjärde år ska lägga fram en klimatpolitisk handlingsplan. Klimatlagen anger att handlingsplanen ska vara klar under året efter ordinarie val. Klimathandlingsplanen bör även innehålla vilka ytterligare åtgärder och beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen.

***Svensk Kollektivtrafik** ställer sig positiv till många av förslagen i handlingsplanen. Det är mycket positivt att regeringen i större utsträckning ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar val av transportmedel och mer effektiv användning av infrastrukturen genom steg 1- och steg 2-åtgärder, att stadsmiljöavtalen ska effektiviseras för att främja alternativ till bil i städerna och att reseavdraget ska göras avståndsberoende och färdmedelsberoende. Det kommer att öka kollektivtrafikandelen och minska klimatutsläppen.*

*Genom att införa neutral beskattning av förmånsbil jämfört med kontant lön avskaffas subventioneringen av förmånsbil. Med andra ord kommer beskattningen av förmånsbil och månadskort i kollektivtrafiken att jämsställas. Det är ett viktigt steg i rätt riktning. Däremot borde ambitionsnivån varit högre när det gäller parkeringsplats som löneförmån. Antalet anställda som borde beskattas för parkeringsförmån kan enligt [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#) uppgå till ett par hundratusen, att jämföra med de 41 000 som i dag deklarerar. Att bedöma få väl underbyggd statistik för att bedöma omfattningen av problemet är ett första steg, men det räcker inte.*

*Efterfrågan, och därmed priserna, på biodrivmedel stiger och kommer sannolikt att stiga ytterligare i framtiden. Därför är det bra att det ska tas fram en bioekonomistrategi som ska öka tillgången på biomassa.*

*Skärpta avgaskrav för tunga fordon och ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga fordon är viktigt för att minska utsläppen från lastbilstrafiken, men det är samtidigt mycket viktigt att undvika att bussar med låga utsläpp drabbas av högre kostnader.*

*Svensk Kollektivtrafik ställer sig även positiv till att minskade klimatutsläpp ska få större genomslag vid offentliga upphandlingar, men det är viktigt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna deltar i arbetet med att ta fram förslagen så att åtgärderna inte blir kontraproduktiva för kollektivtrafiken.*

*Det är även bra att kommuner och regioner får starkare mandat och verktyg för att minska klimatpåverkan och att regeringen ska analysera hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till minskad klimatpåverkan. Här kommer kollektivtrafiken ha en nyckelroll.*

## Förseningarna i kollektivtrafiken kostar 8,5 miljarder per år

Kollektivtrafikförseningarna i Sverige kostar samhället över 8,5 miljarder kronor varje år, krymper arbetsmarknadsregionerna och ökar utsläppen och antalet dödade och skadade i trafiken. Det visar rapporten [Tid är pengar – En samhällsekonomisk analys av kostnader för förseningar inom kollektivtrafiken](#) som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik. I början av december [presenterade vi rapporten på Svenska Dagbladets debattsida](#).

Två tredjedelar av kostnaden beror på att förseningarna minskar resenärernas tillgänglighet till samhället. Kostnaden beror delvis på minskade arbetsintäkter eftersom förseningarna i kollektivtrafiken minskar människors arbetsmarknadsregioner och gör det svårare för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens, vilket i sin tur minskar produktiviteten och lönerna. Analyserna visar att inkomsterna i Sverige skulle vara cirka 2,4 miljarder högre om förseningarna inte fanns. Detta motsvarar en ökning av den totala lönesumman med nästan 0,1 procent.

Förseningarna minskar även förtroendet för kollektivtrafiken. När människor väljer bilen istället för kollektivtrafiken ökar utsläppen, liksom antalet dödade och skadade i trafiken. Förtroendetappet minskar dessutom människors vilja att arbetspendla och att det blir svårare att använda kollektivtrafiken för regional utveckling. Istället för att resa väljer människor att bosätta sig närmare arbetet.

Analysen visar att över 80 procent av kostnaderna beror på förseningar i den regionala trafiken och mindre än 20 procent på förseningar i den interregionala trafiken, framförallt i tågtrafiken. Regeringen och Trafikverket måste därför fokusera på att minska förseningarna i den regionala kollektivtrafiken.

*I rapporten lägger **Svensk Kollektivtrafik** fram fler förslag för att minska förseningarna. Regeringen, riksdagens partier och kommunerna måste anpassa politiken till att en punktlig, snabb och väl fungerande kollektivtrafik i dag är avgörande för att vidga arbetsmarknadsregionerna och förbättra matchningen på arbetsmarknaden. För att öka tillväxten, minska utsläppen och höja trafiksäkerheten måste minskade förseningar och stärkt kollektivtrafik vara bärande delar i nästa nationella plan för transportinfrastrukturen.*

*Kapacitetsproblem och brister i infrastrukturen är den vanligaste orsaken till förseningar i både tågtrafiken och busstrafiken. Trafikverket behöver skaffa sig bättre koll på järnvägsanläggningen och var flaskhalsarna i vägnätet finns och hur de påverkar. De mest störningskänsliga stråken behöver prioriteras, men behåll helhetssynen. Annars flyttar man bara flaskhalsarna.*

*Den regionala tågtrafiken måste få fler tåglägen för att minska störningskänsligheten och öka produktiviteten, sysselsättningen och tillväxten.*

*I längden kan inte trängsel och dålig framkomlighet byggas bort med ytterligare väginvesteringar. Kollektivtrafiken behöver i högre utsträckning prioriteras framför biltrafiken.*

*Kommunerna måste införa busskörfält, prioritera kollektivtrafiken vid trafiksignalerna, minska gatuparkeringarna och planera vägarbetena bättre.*

*Debattartikeln fick mycket stort genomslag i media. Mellan fyrtio och femtio tidningar skrev om rapporten.*



## Tre regeringsuppdrag för att minska tåg förseningarna

Trafikverket har under november fått tre regeringsuppdrag som alla syftar till att minska förseningarna i tågtrafiken.

För att få till ett bättre planerat och effektivare järnvägsunderhåll, har regeringen gett [Trafikverket i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan för järnvägsunderhållet](#).

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. Den ska även redogöra för hur underhåll i form av t.ex. snöröjning och felavhjälpning i anläggningen ska hanteras i upphandlade kontrakt, bland annat när det gäller krav på inställelsetider och bemanning för att snabbt avhjälpa kontaktledningshaveri eller liknande. Planen bör omfatta minst fyra år och utformas på ett sådant sätt att den löpande kan uppdateras.

En viktig del av arbetet är att samverka med berörda järnvägsaktörer. Trafikverket ska därför 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. Uppdraget ska redovisas senast den 23 april 2020.

För det andra ska Trafikverket ta fram en [handlingsplan för att förbättra trafikinformationen i tågtrafiken](#). Enligt direktiven ska Trafikverket upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram som förbättrar möjligheterna att förmedla en lättillgänglig och pålitlig trafik- och trafikantinformation, i rimlig tid, till resenärer och transportköpare under, såväl normala driftförhållanden, större planerade underhållsåtgärder som och vid trafikstörningar.

Trafikverket ska vid genomförandet av uppdraget samverka med tågoperatörer, transportköpare, resenärsorganisationer och andra relevanta aktörer. Uppdraget ska redovisas senaste den 23 april 2020.

För det tredje ska [Trafikverket utreda förutsättningarna för att förebygga och minska förseningarna som orsakas av järnvägsföretag](#). Trafikverket ska utreda åtgärder för att kunna avvisa och neka järnvägsfordon tillträde till det statliga järnvägsnätet och på andra sätt förebygga och förhindra att järnvägsfordon skadar järnvägsanläggningen.

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket samverka med Transportstyrelsen, järnvägsföretag och andra berörda aktörer. Uppdraget ska redovisas senast den 21 augusti 2020.

Dessutom har regeringen beslutat ge [Utredningen om framtidens järnvägsunderhåll](#) förlängd utredningstid. Istället för att redovisa utredningen vid årsskiftet kan den särskilde utredaren arbeta vidare till den 31 mars 2020.

*Som **Svensk Kollektivtrafiks** rapport om förseningskostnaderna visar är förseningarna ett stort och dyrt problem. Det är därför positivt att regeringen gett Trafikverket de tre regeringsuppdragen. 86 % av landets persontågstrafik görs med den regionala tågtrafiken, därför är det mycket viktigt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna deltar i arbetet med regeringsuppdragen.*

## Många regioner och kommuner måste spara nästa år

Skattehöjningar väntas i fyra regioner och drygt 20 kommuner nästa år. Det visar SKL:s [Ekonomirapporten oktober 2019](#). Enligt rapporten går kommunerna nu in i ett allt svårare ekonomiskt läge och arbetar med effektiviserings- och besparingsplaner för att få ihop budget och plan för perioden 2020–2022. Redan 2019 är ett tufft år för många kommuner, och ett nittiototal kommuner beräknas redovisa underskott i år. Dessutom menar 79 procent av de tillfrågade ekonomicheferna i SKL:s enkät att ekonomin kommer att vara ännu kärevarre under 2020.

Förutom trycket från demografin, framförallt det växande antalet äldre över 85 år samt barn och unga samtidigt som andelen yrkesverksamma i befolkningen krymper, måste kommunerna hantera konsekvenserna av att staten drar ned på sina resurser på ett sätt som övervältrar ansvaret till kommunerna genom stramare regler för Försäkringskassan när det gäller ersättningar och med neddragningarna på Arbetsförmedlingen, både i form av färre kontor och bantade budgetar för arbetsmarknadspolitiska program. Till detta kommer att Sverige under 2020 och 2021, enligt SKL:s bedömning, kommer att gå in i en mild lågkonjunktur, vilket påverkar såväl kommunernas som regionernas ekonomi.

Även regionerna kommer att behöva genomföra stora effektiviseringar. Regionerna har fortsatt mycket svaga resultat och tre regioner har höjt skatten 2019. Sju regioner räknar med underskott i år. Ett dilemma för regionerna är att kostnaderna för hälso- och sjukvård fortsätter att öka i alltför snabb takt. År 2018 ökade bruttokostnaderna för hälso- och sjukvård med 6 procent i löpande priser. Det är den högsta kostnadsökningstakten sedan år 2003.

SKL räknar med en genomsnittlig skattehöjning på 13 öre, varav 8 öre i regionerna år 2020. Trots skattehöjning kommer kommuner och regioner att sakna 43 miljarder kronor år 2023 om staten inte tillför mer resurser än det som ligger i budgetpropositionen.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader steg under tioårsperioden 2006–2016 i genomsnitt med 5,4 procent per år i löpande priser. Utbudet av regional kollektivtrafik har ökat med ett par procent per år, men till stor del förklaras de tilltagande kostnaderna av andra faktorer. Förutom pris- och löneökningar har fordonens miljö- och tillgänglighetsstandard förbättrats, tågens andel av trafiken har ökat och framkomligheten i de större städerna har försämrats, vilket har bidragit till att det blivit dyrare att bedriva kollektivtrafik. De två senaste åren har ökningstakten varit betydligt blygsammare. Det finns dock ett antal frågor kopplade till fossilfria drivmedel som enligt SKL riskerar att driva upp drivmedelspriserna. Det är därmed för tidigt att avgöra om ett trendbrott har skett. SKL räknar i sin prognos med lite högre ökningstakt den närmaste tiden än de båda senaste åren.

*I regionernas och kommunernas svårare ekonomiska läge är det mycket viktigt att kollektivtrafiken inte blir en budgetregulator för höjda kostnader på andra områden. Det kommer att vara kontraproduktivt.*

*Genom att kollektivtrafiken gör det smidigt och billigt för människor att nå många arbetsplatser vidgas deras arbetsmarknader och företagen får lättare att rekrytera personal med rätt kompetens. Det uppstår en matchningseffekt som enligt om rapporten [Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna](#), som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik, ökar produktiviteten i ekonomin, höjer lönerna i landet med över 9 miljarder kronor per år och ökar*

sysselsättningen med 106 000 arbeten. Härigenom ökar kollektivtrafiken skatteintäkterna för regionerna med en miljard kronor och för kommunerna med nästan två miljarder kronor per år. Dessutom minskar kollektivtrafiken kommunernas och regionerna kostnader för vägar, parkeringar och hälso- och sjukvård med totalt 1,4 miljarder kronor per år.

Om besparingarna ändå måste göras på kollektivtrafiken är det mycket viktigt att vidta rätt åtgärder och att väga besparingarna mot de effekter som åtgärderna får på resandet och kollektivtrafikens samhällsnytta. Svensk Kollektivtrafik har därför skrivit rapporten [Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#) som identifierar 50 åtgärder som kan minska kollektivtrafikens kostnader, effektivisera verksamheten och frigöra resurser som kan användas för att stärka och utveckla kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken skapar inte bara direkt nytta för kommunerna och regionerna. Vi har därför tagit fram flera rapporter som analyserar kollektivtrafikens nytta för samhället. I [Kollektivtrafikens samhällsnytta \(sammanfattas i en broschyr\)](#) beräknas och beskrivs nyttan på en rad områden. I rapporten beräknas kollektivtrafikens totala samhällsnytta till betydligt mer än 14 miljarder kr netto varje år, dvs till över 63 miljarder kronor årligen<sup>1</sup>. I [Kollektivtrafikens bidrag till klimatmålen](#) analyseras hur kollektivtrafiken bidrar till minskade klimatutsläpp och i [Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#) analyseras hur kollektivtrafiken påverkar den ekonomiska utvecklingen i samhället.

## Statlig utredning förslår fortsatt skattebefrielse för biogas

[Biogasmarknadsutredningen](#) som presenterades veckan före jul föreslår att skattebefrielsen på biogas ska behållas även efter 2020. Det är därför enligt utredningen viktigt att regeringen agerar skyndsamt för att kommissionen ska kunna behandla en förlängningsansökan i god tid innan det nuvarande godkännandet löper ut. Utredningen anser dessutom att godkännandet bör sträcker sig tio år framåt i tiden.

Ekonomiska styrmedel har i många fall varit avgörande för tillkomsten av biogasproduktion, fortsatt eller utökad produktion och för att stimulera biogasanvändningen. Det viktigaste ekonomiska styrmedlet i sammanhanget är biogasens skattebefrielse. Skattebefrielsen har främst bidragit till att stimulera fram en ökad användning av biogas inom vägtransportsektorn.

I den nationella godstransportstrategin ([Regeringskansliet \(2018\) Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi](#)) framhåller regeringen att reduktionsplikten bör kompletteras med fortsatt skattebefrielse, så långt det är möjligt, för höginblandade och rena biodrivmedel samt biogas, så att dessa biodrivmedels konkurrenskraft gentemot deras fossila motsvarigheter kan behållas.

I den [klimatpolitiska handlingsplanen](#) skriver regeringen att det är väsentligt att se till att långsiktiga spelregler skapas för de höginblandade bränslena. Nu gällande EU-regler påverkar Sveriges möjligheter att utforma ekonomiska styrmedel för att främja biodrivmedel. Regeringen anser att EU:s regelverk bör ge medlemsstaterna ett så stort handlingsutrymme som möjligt utan att det riskerar skapa snedvridningar i konkurrensen. Sverige bör fortsätta att verka för att

---

<sup>1</sup> Kollektivtrafikens kostnad (2018) 49 mdr/år + betydligt mer än 14 mdr/år = över 63 miljarder kr/år

energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser.

Det finns dock risk att skattereduktionen för rena och höginblandade biodrivmedel försvinner från och med 1 januari 2021. Bakgrunden är att EU-kommissionen i dagarna presenterar ett förslag som, om det genomförs, innebär att skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel försvinner från nästa årsskifte.

Om skattebefrielsen tas bort kommer priset på biodrivmedel att öka med 35 procent, eller med mellan 4 och 6,50 kr per liter inklusive moms, enligt 2030-sekretariatets beräkningar. För de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer kostnaderna att stiga med sammanlagt ca 1 miljard kr per år, visar Svensk Kollektivtrafiks beräkningar. Försiktigt räknat.

De stigande kostnaderna måste finansieras. Ett sätt är att höja biljettpiserna eller dra in trafik, men det kommer att minska kollektivtrafikresandet och öka klimatutsläppen. Ett annat är att sluta köra med HVO och gå tillbaka till att driva bussarna med diesel, vilket också kommer att öka utsläppen av växthusgaser. Ett tredje sätt är att skjuta på klimatinvesteringar i elbussar, laddare och bussar som drivs med biodrivmedel. Även detta ökar utsläppen. Frågan är dessutom om det skulle räcka. Det fjärde och sista sättet är att försöka öka regionernas och kommunernas skattesubventionering av kollektivtrafiken. Men detta skulle i så fall ske i ett läge då många landsting och kommuner måste spara och flera dessutom kommer att höja skatten. Kostnaderna för sänkta klimatutsläpp i kollektivtrafiken kommer att vägas mot ökande behov i sjukvården, äldreomsorgen och skolan.

En av orsakerna till kommunernas och landstingens ekonomiska problem är att staten drar ned på sina resurser på ett sätt som vältrar över ansvaret till kommunerna genom stramare regler för Försäkringskassan och genom neddragningarna på Arbetsförmedlingen. Om skattebefrielsen på biodrivmedel tas bort vältras dessutom statens kostnader för minskade utsläpp av växthusgaser över på regionerna och kommunerna.

Samtidigt som EU-kommissionen ska fatta beslut om skattereduktionen på rena biodrivmedel föreslår regeringen, Centerpartiet och Liberalerna i en [proposition om sänkt skatt på drivmedel](#) att skatten på diesel och bensin ska sänkas från 1 januari 2020. En skattesänkning som enligt regeringens konsekvensanalys kommer att leda till att det blir billigare att köra bil, att koldioxidutsläppen kommer att öka något och att överflyttningen från bil till andra transportmedel tenderar att minska något, vilket kan minska möjligheterna att nå klimatmålen.

Bakgrunden till regeringen och samarbetspartiernas förslag är att motverka att priset på diesel och bensin höjs när inblandningen av biodrivmedel ökar till följd av reduktionsplikten och indexering av drivmedelsskatter 2020.

Förslaget om att sänka skatten på diesel och bensin med 9,3 respektive 13 öre per liter minskar statens skatteintäkter med totalt 920 miljoner kronor 2020. För en buss i stadstrafik som drivs på diesel och framförs 5 500 mil per år och drar ungefär fyra liter per mil förväntas kostnaderna till följd av förslaget minska med ca 2 000 kronor per år enligt propositionen.<sup>2</sup> Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

---

<sup>2</sup> 0,093 kr/l \* 5 500 mil \* 4 liter/mil ≈ 2 000 kr

I stället för en grön skatteväxling riskerar konsekvensen att bli en svart skatteväxling med höjd skatt på rena biodrivmedel och sänkta skatter på fossil diesel och bensin. **Svensk Kollektivtrafik** har tillsammans med en lång rad organisationer och företag i två debattartiklar, en i [Göteborgsposten](#) och en i [Svensk Dagbladet](#), krävt en kraftanstängning från regeringen gentemot EU-kommissionen för att Sverige ska få behålla skattereduktionerna 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. I våras [uppvaktade vi dessutom Energimyndigheten om att skattebefrielsen på rena biodrivmedel måste finnas kvar](#).

## Minska fusket och reformera reseavdraget så att det bidrar till en levande landsbygd

[Många kommuner, regioner och länsstyrelser](#) är kritiska till Reseavdragskommitténs förslag till reformerat reseavdrag. Landsbygden missgynnas och det blir ännu svårare att rekrytera kompetent personal till sjukhus, skolor och företag i glesbygd, enligt remissvaren.

Skatteverket understryker dessutom att felen och fusket kommer att fortsätta eftersom utredningen föreslår att tidsvinstregeln ska behållas istället för att göra systemet helt avståndsbaserat och färdmedelsneutralt. Ett fusk som kostar samhället 1,8 miljarder kr/år i uteblivna skatteintäkter. En tredjedel av kostnaderna för reseavdraget.

Även [Svensk Kollektivtrafik pekade i vårt remissvar](#) på att förslagen kommer leda till fortsatt fusk och 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 höglönlade män i storstadsregionernas utkanter som reser med bil, trots att bra kollektivtrafik finns. Det skriver [Svensk Kollektivtrafik i en debattartikel som publicerades i Dagens samhälle](#) i slutet av november.

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 maj presenterade vi ett förslag på [DN-debatt](#) som uppfyller alla dessa krav.

Dagens reseavdrag är mer värt för höginkomsttagare. Eftersom lönenivåerna är högre i storstadsregionerna förstärker avdraget de regionala skillnaderna. Reseavdraget bör därför ersättas av en skattereduktion på 6 kronor per mil för att minska de regionala skillnaderna. Skattereduktion ger, till skillnad från avdrag, samma skattelättnad oberoende av inkomst. För dem som tjänar upp till 42000 kr/månad kommer reduktionen att bli lika mycket värd som i dag, 18,50 kr/mil, vilket är 70 procent av dem som arbetar heltid.

De som saknar eller har så pass få bussturer att kollektivtrafiken inte går att använda vid arbetspendling bör få generösare regler. En rimlig gräns kan vara sex turer i varje riktning per dag från hållplatser som ligger upp till 1,5 kilometer från hemmet och arbetsplatsen. Personer med bristfällig tillgång till kollektivtrafik, bör även få en högre skattereduktion, 7 kronor/mil. Det motsvarar 21,50 kronor/mil med dagens reseavdrag.

Avstånden är ofta längre i landsbygden, men arbetsresorna är i många fall kortare än i övriga landet. I glesbefolkade regioner är en genomsnittlig arbetsresa 17 kilometer, därför bör den nedre avståndsgränsen vara 20 kilometer för personer med bristande kollektivtrafik.

*För att minska fusket och göra det enkelt för Skatteverket att kontrollera skattereduktionen måste tidsvinstregeln tas bort och skattereduktionen bli helt avståndsberoende och färdmedelsneutral.*

*Nu måste regeringen ge Trafikanalys i uppdrag att analysera och jämföra konsekvenserna av vårt och utredningens förslag för personer som bor och arbetar i glesbygd. Därefter är det upp till regeringen och riksdagens partier att fatta beslut om en skattereduktion som bidrar till tillväxtkraft i landsbygden, reducerar klimatutsläppen, stimulerar regionförstoringen och minskar skattefusket, eller om reseavdraget ska fortsätta vara geografiskt, ekologiskt, ekonomiskt och socialt ohållbart.*

## **Rapport: Risk för ökade kostnader, sämre punktlighet, försenade resenärer och inställda tåg när ERTMS införs**

I slutet av november publicerade Trafikverket den första av två [kommersiella riskanalyser av ERTMS](#). Rapporten beskriver hur flera av de mindre regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att drabbas hårt genom att de tvingas installera ERTMS i sina motorvagnståg upp till tio år före systemet kommer att installeras på de stråk de trafikerar. De kan till och med behöva tidigarelägga fordonsinvesteringar på flera miljarder p.g.a. att man ersätter fullt funktionsdugliga tåg. Det är pengar som istället kunnat användas till att erbjuda resenärerna ett större trafikutbud eller satsningar inom vården.

Rapporten har tagits fram på uppdrag från Trafikverket. Svensk Kollektivtrafik och andra aktörer i järnvägsbranschen har haft insyn i arbetet och fått möjlighet att komma med inspel kring risker och riskbedömningar.

Rapporten visar bland annat att installationerna av ombordutrustning riskerar att dra ut på tiden eftersom det råder brist på såväl verkstäder som personal med rätt kompetens. Detta kan i sin tur leda till att fordonen inte kan sättas i trafik i samband med att ERTMS införs på bandelarna.

Pilotinstallationerna kan innebära stillestånd för hela tågsätt i upp till ett halvår. Det leder till ökade risker för sämre punktlighet, försenade resenärer och inställda tåg eftersom det inte finns en tillräcklig fordonsreserv. Även driftsättning och uppgraderingar av marksystem för ERTMS leder till stillestånd, då resenärerna hänvisas till ersättningstrafik, med längre restider och sämre komfort. Risken är stor att det sker en överflyttning av både resenärer och gods till mindre klimatsmarta alternativ.

I nästa rapport kommer konsulterna utreda konsekvenser för bantillgänglighet och driftsäkerhet i tågsektorn närmare. Även konsekvenserna på dessa områden kan minska resandet och godstransporterna med tåg, genom att de påverkar den upplevda pålitligheten, skapar merkostnader och på andra sätt försämrar förutsättningarna för tågtrafik i samband med ERTMS-införandet.

***Svensk Kollektivtrafik ifrågasätter Sveriges val av strategi för införande av ERTMS. Den "fordonsstrategi" som valts tvingar järnvägsföretagen att installera ERTMS redan när första metern bana med ERTMS färdigställts. Om regering och riksdag menar allvar med att öka kollektivtrafikandelen, minska klimatutsläppen, öka människors tillgänglighet till samhället behöver strategin för införandet av ERTMS i Sverige ändras.***

*Den lösning som flera andra länder valt, "infrastrukturstrategin" som innebär att man inte kräver installation av ERTMS i järnvägsfordonen förrän systemet installerats på hela stråk är lockande.*

*Dessutom har denna strategi ofta kombinerats med stöd från staten eftersom dessa investeringar är olönsamma för tåg företagen.*

## **Riksrevisionen: Stora Brister i planeringen av höghastighetsjärnväg**

Investeringen i höghastighetsjärnväg mellan Stockholm, Göteborg och Malmö innebär, om den blir av, det största finansiella åtagandet i modern tid för den svenska staten. Riksrevisionen har därför granskat planeringen bakom satsningen. Den övergripande slutsatsen i granskningsrapporten [Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar](#) som presenterades i november 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.

Regeringen har tagit initiativ till höghastighetsjärnvägen utan att det funnits underlag i form av åtgärdsvalsstudier och samlade effektbedömningar. Samtliga problembeskrivningar har varit översiktliga och utan ingående analyser. Det har heller inte gjorts tillräckliga prövningar mot den så kallade fyrstegsprincipen, som innebär att det ska undersökas om andra mindre kostsamma åtgärder kan lösa det aktuella problemet.

Dessutom har ingen hänsyn 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 visar vidare att kostnadsberäkningarna länge höll låg kvalitet och underskattade kostnaderna kraftigt. Från att år 2003 ha bedömts till 50 miljarder kronor har projektets förväntade kostnader nu vuxit till över 250 miljarder kronor. Det var först under 2015, då planeringen hade pågått i ungefär ett decennium, som en mer kvalificerad ansats gjordes av de samlade investeringskostnaderna. 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.

Sammantaget konstaterar riksrevisionen att över tio års planering inte resulterat i ett fullvärdigt beslutsunderlag. Riksrevisionen rekommenderar därför regeringen att inte ta några fler beslut förrän planeringen har genomförts på rätt sätt. Myndigheten rekommenderar dessutom regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) göra följande:

- Identifiera de brister i förhållande till de transportpolitiska målen som höghastighetsjärnvägen är tänkt att lösa.
- Utredda alternativa lösningar som kan avhjälpa de identifierade bristerna med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Det handlar framförallt om steg 1-åtgärder såsom avgifter och skatter för att uppnå ett effektivare kapacitetsutnyttjande, men även steg 2- och steg 3-åtgärder såsom optimeringsåtgärder och trimningsinsatser.

- Genomföra samlade effektbedömningar av de viktigaste alternativen och jämföra dessa med samlade effektbedömningar för höghastighetsjärnvägen.

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. Först då kan höghastighetsjärnvägen vidga arbetsmarknadsregionerna och förbättra matchningen på arbetsmarknaden. Dessutom anser Svensk Kollektivtrafik att investeringarna i banorna inte får tränga undan andra investeringar som är viktiga för den regionala kollektivtrafikens utveckling.

### **Kunskapen om gasbussar behöver förbättras**

Gasbussar är överlag säkra fordon, men att konsekvenserna kan bli allvarliga vid en eventuell olycka. De olyckor som inträffat med gasbussar visar att kunskapen om hur de ska hanteras behöver förbättras, hos både förare och räddningstjänst. Det [konstaterar Transportstyrelsen i den rapport om trafiksäkerhetsförbättringsåtgärder för gasbussar](#) som lämnades till regeringen i slutet av november.

I juli fick Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att utreda och föreslå åtgärder för att förbättra säkerheten för gasbussar. Bakgrund till uppdraget är den olycka som inträffade i mars 2019 när en gasbuss började brinna efter att ha kört in i en skyddsbarriär till Klaratunneln i centrala Stockholm.

Transportstyrelsen föreslår därför att säkerhetshantering av gasbussar ska ingå i yrkeskompetensutbildningen samt i kunskapsprov för körkortsbefogenhet. Myndigheten vill även att MSB bistår med expertstöd för att förbättra räddningstjänsternas kunskap om gasbussar. I övrigt föreslås åtgärder som rör infrastrukturen. Transportstyrelsen arbetar nu med att ta fram nya föreskrifter om utformning vid passager med begränsad fordonshöjd. Det föreslås även möjlighet att använda geostaket-teknik.

*Svensk Kollektivtrafik är mycket positiva till framtagande av nya föreskrifter till alla berörda aktörer, inkl. Räddningstjänsten. Svensk Kollektivtrafik [deltog i våras på ett möte med infrastrukturminister Tomas Eneroth](#) med anledning av gasbussolyckan som skedde i Stockholm, tillsammans med andra representanter från branschen. Vi har även tillsammans med Sveriges Bussföretag sammanställt faktaunderlag om incidenter m.m.*

*Vår bedömning är att biogas är ett miljövänligt och säkert drivmedel som är viktigt för att minska utsläppen av växthusgaser, samtidigt är biogas, liksom andra drivmedel, explosivt och förenat med risker. Dessa måste omhändertas och minimeras. Det finns teknik för att hindra fordon från att köra in i tunnlar. Efter flera tågolyckor tog tågbranschen redan för ca 20 år hjälp av teknik (ATC) i syfte att minska riskerna för kolliderande tåg. I dag finns det motsvarande teknik för bussfordon, geofencing.*

*Geofencing innebär att hastigheten kan begränsas digitalt och att fordon kan hindras från att köra på vägar där de inte får köra. SL kommer att införa geofencing inom kort. De regionala kollektivtrafikmyndigheter som har gasfordon har identifierat farliga tunnlar m.m.*



## Snabb ökning av antalet elbussar

Nyregistreringarna av [eldrivna bussar har enligt Bil Swedens statistik](#) har hittills i år ökat med 200 procent. De har en marknadsandel på 7,1 procent av den totala bussmarknaden jämfört med 3,4 procent samma period förra året. Bil Sweden förväntar sig en fortsatt snabb omställning mot elektriska stadsbussar. Detta är drivet av att tekniken nu är mogen, stor del av bussflottan behöver bytas ut inom rätt så kort period, men främst genom att offentlig upphandling driver utvecklingen mot elektrifiering. Motsvarande siffror för eldrivna lätta lastbilar är en uppgång hittills i år på 92 procent och en marknadsandel på 3,1 procent, jämfört med 1,3 procent ifjol.

***Svensk Kollektivtrafik** anser att det är mycket positivt att antalet eldrivna bussar ökar snabbt. I augusti hade antalet eldrivna bussar ökat till över enligt vår statistik. Det är en tredubbling under årets åtta första månader.*

## Åtgärder mot kapacitetsbrist i elnäten

Den senaste tiden har den ökade efterfrågan på el medfört att det uppstått brist på nätkapacitet på flera platser och regioner i Sverige. Regeringen gav därför i oktober [Energimarknadsinspektionen ett uppdrag om analys och förslag till åtgärder avseende kapacitetsbrist i elnäten](#).

Energimarknadsinspektionen ska enligt direktiven bl.a. undersöka omfattningen av kapacitetsbristen i elnäten, utreda hur problematiken sett ut över tid och analysera förutsättningar och åtgärder kopplat till de problem som identifieras. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2020. En delredovisning av uppdraget ska göras senast den 30 april 2020.

Regeringen har även gett länsstyrelserna i Skåne, Stockholm, Västra Götalands och Uppsala län i [uppdrag att analysera förutsättningarna för en trygg elförsörjning i respektive region](#). Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 7 augusti 2020. För att säkra tillräcklig eleffekt i Stockholm och Malmö har [regeringen dessutom tillsammans med energibranschen presenterat ett initiativ för ökade investeringar i elnäten och ökad regional effekt](#).

*I remissyttrandet angående betänkandet **Mindre aktörer i energilandskapet – förslag med effekt (SOU 2018:76)** pekade **Svensk Kollektivtrafik** på att elektrifieringen av den svenska fordonsparken kommer att bli en avgörande faktor för att transportsektorns klimatmål ska uppnås. Landets regioner har i stort sett utan undantag ambitiösa planer för övergång till elektriska bussar i stadstrafik. Redan i dag är det kapacitetsbrist i elnätet på flera platser i Sverige, vilket i sin tur riskerar att leda till att berörda regionala Kollektivtrafikmyndigheter tvingas senarelägga övergången till eldrivna stadsbussar avsevärt. Dessutom kommer signaler från elbranschen att överföringskapaciteten i elnäten knappast kommer att öka så snabbt att de aktuella städernas satsningar på elbussar kan genomföras i enlighet med de ursprungliga planerna. Svensk Kollektivtrafik välkomnar därför åtgärder för att motverka kapacitetsbristen.*

## Orättvis höjning av avgifter för regionala banor

De regionala banorna missgynnas i Trafikverkets förslag om ny avgiftsstruktur i Järnvägsnätbeskrivning 2021.

*Det skriver **Svensk Kollektivtrafik** i sitt remissvar och konstaterar att de banor som klassas som mindre trafikerade får tåglägesavgifter som stiger oproportionerligt medan de högbelastade järnvägsbanorna har en oförändrad avgift. De banor som får höjda avgifter är de som mest trafikeras*

*av den regionala tågtrafiken. Eftersom avgiftshöjningen inte kopplas till satsningar i underhåll och investeringar på dessa banor innebär det i praktiken att avgiftshöjningen går till satsningar på de nationella stambanorna, och därmed gynnar det främst de långväga tågsystemen i kommersiell regi. Förslaget saknar helt en konsekvensbeskrivning av vilka effekter som kan uppstå i olika led och Svensk Kollektivtrafik avstyrkte därför denna del av förändringen för JNB 2021.*

## ■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

### Utredare ska föreslå årtal för när fossila drivmedel ska vara helt utfasade i Sverige

Enligt statistik från Naturvårdsverkets årliga rapporter om växthusgasutsläpp minskade utsläppen från inrikes transporter med drygt 2 procent per år mellan åren 2010 och 2017. För att klara klimatmålet för transportsektorn om att minska utsläppen av växthusgaser med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010 behöver utsläppen minska med i genomsnitt 8 procent per år mellan åren 2019 och 2030.

För att Sverige ska nå riksdagens mål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045, för att därefter uppnå negativa utsläpp, är det nödvändigt att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och i arbetsmaskiner i princip minskar till noll. I Klimatpolitiska rådet har därför rekommenderat regeringen att införa ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel före 2045.

Regeringen har därför under december tillsatt en [utredning om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar](#). Utredaren ska bl.a. föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt samt analysera i vilken utsträckning tillgången till alternativ till fossila drivmedel kan bli ett hinder. Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021.

***Svensk Kollektivtrafik** anser att det är positivt att användningen av fossila drivmedel minskar och på sikt fasas ut helt för att minska utsläppen av växthusgaser. Kollektivtrafiken med buss har redan kommit mycket långt i övergången till biobränslen. Det finns dock en stor risk att det kommer att uppstå brist på ickefossila drivmedel, med bland annat höjda priser som följd. Att göra investeringar i produktion och distribution av biogas och bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning är viktiga steg i rätt riktning, men det räcker inte. Regering och riksdag måste även sätta in åtgärder för att öka produktionen av HVO och FAME/RME.*

### Förbättrad biogassamordning på regional nivå

[Biogasmarknadsutredningen](#) pekar på att en betydande mängd biogas produceras i anslutning till avfallsanläggningar och reningsverk, samtidigt som förhållandevis mycket biogas används inom den upphandlade kollektivtrafiken. Det finns enligt utredaren behov av en ökad samordning mellan olika offentliga aktörer för att biogasens möjligheter att bidra till lokala eller regionala kretslopp bättre ska tas till vara. Därför föreslår utredningen att regeringen bör ge länsstyrelserna i uppdrag att stimulera en mer ändamålsenlig samordning mellan olika aktörer för att biogasens möjligheter att bidra till lokala eller regionala kretslopp ska kunna tas till vara på ett bättre sätt.

***Svensk Kollektivtrafik** ställer sig positiv till att länsstyrelserna får i uppdrag att stimulera samordningen mellan olika aktörer på regional nivå för att biogasens möjligheter att bidra till lokala eller regionala kretslopp ska kunna tas till vara på ett bättre sätt.*

## Forskningspolitisk proposition kommer läggas hösten 2020

Under [hösten 2020 ska regeringen presentera den forskningspolitiska propositionen](#). Fokus i propositionen kommer att vara olika samhällsutmaningar, bl.a. klimatutmaningen.

*[Svensk Kollektivtrafik har därför skickat in ett remissvar angående den framtida inriktningen av forskningspolitiken](#). Resurserna till kollektivtrafikforskningen måste öka, annars finns risk att transportsektorns klimatmål om minskade utsläpp av växthusgaser inte kan uppfyllas. Satsningen överlag måste bli betydligt ambitiösare, anser Svensk Kollektivtrafik.*

*I yttrandet betonas att de samhällsekonomiska analyserna behöver utvecklas. I dag räknas inte arbetspendlingens effekter på produktiviteten in fullt ut i kalkylerna. Det snedvrider prioriteringen vid infrastrukturplaneringen och tilldelningen av tåglägen. Dessutom efterlyses mer forskning kring kostnadseffektiva åtgärder för att få mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna.*

## Trafikverket höjer priset på koldioxidutsläpp

Från och med den 1 april 2020 höjer Trafikverket det samhällsekonomiska kalkylvärdet för koldioxid från 1,14 till 7 kronor per kilo utsläppt koldioxid, enligt en [rapport från Trafikverket](#). Varje kilo koldioxid som inte släpps ut ska alltså värderas som 7 kronor i samhällsekonomisk vinst. Den nya värderingen baseras på den maximala nivån av reduktionspliktsavgiften.

De samhällsekonomiska kalkylvärdena utgör grunden för de samhällsekonomiska kalkylerna vid infrastrukturplaneringen och de styrande principerna för banavgifterna och påverkar kapacitetstilldelningen på järnväg.

***Svensk Kollektivtrafik** är mycket positiv till höjningen. Det är ett viktigt steg i rätt riktning, men även de samhällsekonomiska kalkylerna måste, som nämndes ovan, utvecklas.*

## Remiss: Omfattande lagförslag kring Fjärde järnvägspaketet

*Direkttilldelning av tågtrafik, Station Manager och nationell strategi för tågtrafik. Det är några av de punkter som [Svensk Kollektivtrafik skriver om i sitt remissvar](#) angående [Regeringskansliets promemoria om Fjärde järnvägspaketet](#) med omfattande förslag till ny europisk lagstiftning. Svaret pekar på fördelar med förslaget att dela upp befintliga rättsakter i ett tekniskt och ett politiskt block, vilket skapar ökad tydlighet för villkoren på järnvägsområdet.*

*Svensk Kollektivtrafik anser även att RKM under exceptionella omständigheter ska kunna bibehålla möjligheter till direkttilldelning av tågtrafik, men här måste staten bör verka för att möjligheten kvarstår även efter december 2023.*

*I svaret lyfts också vikten av att rollen Station Manager behöver tydligt definieras i Sverige. Kravet har funnits sedan 2009, men rollen har inte definierats, vilket leder till suboptimeringar och bristande utveckling av våra stationsmiljöer.*

*För att den svenska järnvägen ska kunna utnyttjas mer effektivt och rättvist krävs dessutom justeringar i nuvarande regler för kapacitetstilldelning och att regeringen tar fram en nationell plan för järnvägen på en strategisk nivå. Nuvarande regelverk missgynnar vardagsresandet och det behövs en bättre balans mellan villkor och förutsättningar mellan interkontinental, nationell fjärr-, regional- och lokaltågtrafik*

## ■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

### Obligatorisk klimatredovisning av resor

Det ska vara lätt för människor att kunna agera klimatsmart. Regeringen har därför gett [Trafikanalys i uppdrag att lämna förslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan](#) i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja.

I uppdraget ingår att föreslå hur en klimatdeklaration kan utformas så att det går att jämföra klimatpåverkan inom och mellan olika färd sätt, och att informationen blir lättillgänglig och begriplig för konsumenter. Trafikanalys ska även analysera, lämna författningsförslag och ange vilka kommersiella aktörer som bör omfattas. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020.

Bakgrunden till förslaget är att utredningen [Biojet för flyget \(SOU 2019:11\)](#) tidigare i år föreslog att Konsumentverket bör ges i uppdrag att ta fram ett förslag för redovisning av klimatpåverkan för resor som är över 30 mil med buss, tåg, flyg och färja vid försäljning och marknadsföring.

*Några regionala kollektivtrafikmyndigheter kan komma att beröras förslaget om klimatdeklaration av resor med tåg och buss eftersom de har linjer som är mycket långa. I [vårt remissvar angående Biojet för flyget](#) skrev **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.*

### Förlängd utredningstid för Bilpoolutredningen

[Bilpoolutredningen](#), som ska lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster ska kunna främjas, får förlängd utredningstid till den 30 april 2020. Enligt det tidigare direktivet skulle uppdraget redovisas senast den 18 december i år.

*I [remissyttrandet angående betänkandet om cirkulär ekonomi](#) ställde sig **Svensk Kollektivtrafik** positiv till förslag om lagstadgade kriterier för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolfordon. 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.*