



2021-04-12

Ert dnr: Fi2020/03418

fi.remissvar@regeringskansliet.se
fi.ea.e3@regeringskansliet.se
mats.e.johansson@regeringskansliet.se

Handledläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Jämlikhetskommissionens betänkande En gemensam angelägenhet (SOU 2020:46)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,766 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 92 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av utredningens förslag

Jämlikhetskommissionen lägger fram två förslag som kommer att påverka kollektivtrafiken om de genomförs:

- En stärkt statlig roll på infrastrukturområdet bör utredas. En mer funktionell prissättning kan inom vissa infrastrukturområden kan komma att krävas, bland annat i form av högre avgifter för access till järnvägsnätet.
- Ett tydligt fördelningspolitiskt mål för transportpolitiken och i Trafikverkets uppdrag bör formuleras. Dessutom bör de samhällsekonomiska analysmodellerna utvecklas med avseende på fördelningsaspekter som stöd för de transportpolitiska besluten.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik kommer bara att yttra sig angående de förslag och skrivningar som kan påverka kollektivtrafiken.

Infrastruktur

Jämlikhetskommissionen pekar på att transportarbetet har vuxit snabbt under senare decennier. Inriktningen av politiken vid omregleringen av järnvägen har varit att få in så många nya operatörer som möjligt, men det är enligt kommissionen inte brist på operatörer som har varit huvudproblemet utan



2021-04-12

bristfälligt underhåll och långsam modernisering och därmed sammanhängande problem med tillförlitligheten. Detta kan enligt kommissionen i sin tur återföras på att operatörernas avgifter för tillträde till nätet har varit lågt satta och otillräckligt differentierade. Trängselkostnaden har inte beaktats tillräckligt, vilket av allt att döma har lett till för många operatörer och outnyttjad kapacitet på tågen.

Det begränsade och delvis felaktigt definierade statliga ansvaret på infrastrukturområdet har enligt utredningen lett till en rad förutsebara problem – bristande koordination, ojämn utbyggnad, kvalitetsproblem, prishöjningar med flera. Med ett stärkt och delvis omdefinierat statligt ansvar finns förutsättningar att reducera dessa problem.

Vid de bolagiseringar och privatiseringar som har genomförts under senare decennier har en central instans med ansvar för de olika infrastruktursystemens utveckling kommit att saknas eller bli för svag enligt kommissionen. Det får negativa effekter på utbyggnaden och förvaltningen av systemen och leder också till regionala obalanser. En stärkt statlig roll på infrastrukturområdet bör därför utredas, omfattande bland annat en mer funktionell prissättning inom vissa infrastrukturområden kan också komma att krävas, bland annat i form av högre avgifter för access till järnvägsnätet.¹

Svensk Kollektivtrafik anser att bristfälligt underhåll och långsam modernisering och därmed sammanhängande problem med tillförlitligheten är ett av huvudproblemet efter omregleringen av järnvägstransporterna. Däremot delar vi inte kommissionens analys att det bristfälliga underhållet, den långsamma moderniseringen och tillförlitlighetsproblemen beror på att operatörernas avgifter för tillträde till nätet har varit lågt satta och otillräckligt differentierade samt att trängselkostnaden inte har beaktats tillräckligt, vilket av allt att döma har lett till för många operatörer och outnyttjad kapacitet på tågen. Orsakerna till det bristande underhållet och tillförlitlighetsproblemen är i stället regeringarnas och Trafikverkets allt för låga ambitionsnivå för järnvägsunderhållet samt Trafikverkets bristande effektivitet i järnvägsunderhållet under lång tid.

Som kommissionen skriver har transportarbetet på järnvägen vuxit snabbt under de senaste årtiondena, men det är inte de nya kommersiella operatörerna som står för den stora ökningen. Statistik från Trafikanalys visar att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regional- och pendeltågstrafik som stått för ökningen. Mellan 1990, då trafikhuvudmännen tog över ansvaret för länsbanorna, och 2019 ökade den regionala tågtrafiken trafikarbete med 286 procent, medan den långväga tågtrafiken bara ökade med 51 procent. Detta är en utveckling som har ökat och förstärkt jämlikheten i samhället genom att den skapat resmöjligheter och ökat tillgängligheten för alla människor, även för dem som inte kan köra bil. Trafikhuvudmännens och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas utbyggnad av regional- och pendeltågstrafiken har dessutom vidgat människors arbetsmarknadsregioner, vilket har ökat

¹ S. 910-911, 43-44, 783, 786



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-04-12

produktiviteten i ekonomin, höjt lönerna i landet och ökat sysselsättningen, vilket i sin tur har ökat skatteintäkterna i landet.²

Svensk Kollektivtrafik anser att detta är en utveckling som regeringen och riskdagen bör stödja och stimulera eftersom det skapar en grön och socialt hållbar tillväxt genom att den samtidigt minskat klimatutsläppen och ökar produktiviteten och tillväxten, liksom skatteintäkterna.

Svensk Kollektivtrafik delar kommissionens bedömning att en central instans med ansvar för de olika infrastruktursystemens utveckling saknas eller har blivit för svag under de senaste decennierna och att detta lett till negativa effekter på förvaltningen av systemen och att en stärkt statlig roll på infrastrukturområdet därför bör utredas.³ Vi anser dock att det behövs en utredning av hur samordningen inom järnvägssektorn ska förbättras och hur Trafikverkets sektorsansvar för tågtrafiken ska återinföras. Däremot ställer sig Svensk Kollektivtrafik avvisande till förslaget om att utreda höjda avgifter för access till järnvägsnätet.⁴ Utöver att höjda banavgifter inte kommer att lösa de problem som Jämlikhetskommissionen vill lösa så kommer höjda banavgifter att minska jämlikheten i samhället i stället för att öka den. När de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får ökade kostnader har de följande alternativ: Höja biljettpriserna, dra in turer eller lägga ned hela linjer. Samtliga åtgärder slår hårdare mot låginkomsttagare och kvinnor. Ytterligare ett alternativ är att regionerna ökar skattefinansieringen av kollektivtrafiken genom att omfördela medel som skulle använts i sjukvården för att öka statens intäkter när banavgifterna höjs.

Banavgifterna består av flera komponenter. När man som Jämlikhetskommissionen föreslår höjda banavgifter måste man även ha kunskap och förståelse för de olika komponenter som banavgifterna består av och vilka lagliga möjligheter som finns att ändra dem. Banavgifterna ska enligt den svenska tolkningen av EU-regelverket vara marginalkostnadsbaserade. Redan i dag betalar pendel- och regionaltågstrafiken upp till 1,8 gånger sina marginalkostnader på järnvägen, medan godstrafiken på järnväg och vägtrafiken betalar mindre än sina samhällskostnader. Trafikverket har räknat ut att varje höjning av banavgifterna minskar samhällsnyttan på järnvägen. Den planerade höjningen inför 2022 kommer enligt Trafikverket minska samhällsnyttan med 74 miljoner kronor. Eftersom vägtrafiken (t.ex. personbilstransporter) inte betalas sina fulla kostnader skulle ett förslag om höjda banavgifter minska järnvägsresandets, vilket skulle motverka klimatmålen, liksom de transportpolitiska målen.⁵

² [WSP \(2019\) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#) och [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna](#)

³ S.43

⁴ S. 43-44, 914

⁵ [Trafikverket \(2020\) Effektbeskrivning av förslag till nya avgifter för T22](#)



2021-04-12

Fördelningsaspekter på infrastrukturen

Svensk Kollektivtrafik delar kommissionens bedömning att kollektivtrafik är ekonomiskt fördelaktigt att nyttja jämfört med att äga bil och erbjuder en möjlighet att resa även för den som inte har fordon eller körkort. För möjligheter till arbete, utbildning och samhällsservice spelar den en avgörande roll för många, inte minst för ungdomar. Att kollektivtrafiken fungerar under stora delar av dygnet är också viktigt med tanke på obekväma arbetstider och fritidsaktiviteter.⁶

Svensk Kollektivtrafik hade önskat att Kommissionen hade gjort en bredare och djupare analys av kollektivtrafikens bidrag till ökad jämlikhet och social hållbarhet. Kommissionen har bl.a. missat viktiga aspekter, som att kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att bryta utanförskap, minska barriärer och förbättra integrationen mellan olika stadsdelar. Liksom att kollektivtrafiken vidgar människors arbetsmarknader och gör att företagen får lättare att rekrytera personal med rätt kompetens. Det uppstår en matchningseffekt som bl.a. ökar sysselsättningen. Sysselsättningseffekten gynnar enligt forskningen fram för allt grupper i samhället som är svaga på arbetsmarknaden. Dessutom åker kvinnor mer kollektivt än män. Styrmedel och åtgärder som stärker kollektivtrafiken förbättrar därför tillgängligheten mer för kvinnor än för män och bidrar därmed till ett mer jämställt samhälle.

Utredningen pekar på att olika styrmedel kan ha ekonomiska effekter som missgynnar ekonomiskt mindre starka grupper, t.ex. bränsleskatter och skattesubventionering av miljöfordon och att andra styrmedel, såsom subventioneringen kollektivtrafiken, gagnar mindre köpstarka grupper. Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med kommissionens att beslut om styrmedel bör bygga på en avvägning mellan fördelningspolitiska mål och övriga mål.

Det finns enligt utredningen starka argument för att foga in fördelningsaspekter i det analytiska ramverk som utnyttjas för att prioritera mellan tänkbara investeringsobjekt och att det är viktigt att fördelningsanalysen i den samlade effektbedömningen inför infrastrukturinvesteringar förbättras.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget om att formulera ett tydligt fördelningspolitiskt mål för transportpolitiken och i Trafikverkets uppdrag samt att utveckla de samhällsekonomiska analysmodellerna med avseende på fördelningsaspekter som stöd för de transportpolitiska besluten.⁷

Finansiering av utredningens förslag

För att finansiera förslagen i betänkandet föreslår kommissionen bl.a. att moms på livsmedel ska höjas till standardnivån 25 procent med kompensation till barnfamiljer och låginkomsthushåll eftersom Riksrevisionen i en analys pekat på att låg moms på livsmedel är en ineffektiv åtgärd för att stödja barnfamiljer.⁸ Svensk Kollektivtrafik har inga synpunkter på nivån på moms på livsmedel, men vi ser en fara i att börja använda momshöjningar som en finansieringskälla

⁶ S. 915

⁷ S. 915-917, 44

⁸ S.62-63, 945



2021-04-12

eller att införa en enhetlig moms, vilket skulle kunna innebära att momsen på kollektivtrafik skulle höjas från 6 procent till 25 procent. Vi anser istället att momsen på kollektivtrafikresor ska sänkas till noll procent, men med bibehållen avdragsrätt för ingående moms.

De analyser av som gjorts av konsekvenser av att införa en enhetlig moms i Sverige på ca 25 procent visar att en enhetlig moms skulle få mycket stora negativa effekter på kollektivtrafikresandet. Enligt [Mervärdesskatteutredningen \(2005\)](#) kommer kollektivtrafikresandet sjunka med 20 procent och bilresandet öka med drygt 5 procent. [Statskontoret \(2005\)](#) pekade på att det i första hand är kollektivtrafik i glesbygd som kommer att försvinna och att vissa regioner kan bli helt utan fungerande kollektivtrafik. Svensk Kollektivtrafik är därför starkt negativa till att det införs en enhetlig moms och att momsen på kollektivtrafik höjs.

Framåtblick: Klimat och ekologi

Svensk Kollektivtrafik håller med kommissionen om att transportererna är viktiga för möjligheten att arbeta och leva i hela landet och för att alla ska ha möjligheter att ställa om till ett fossilfritt samhälle är det därför, enligt kommissionen, är viktigt att de fördelningsmässiga effekterna beaktas i planeringen av omställningen.⁹

Kommissionen framhåller att de styrmedel som nu finns för att minska utsläppen av växthusgaser genom att minska personbilstrafiken får större konsekvenser i de regioner där bilen är viktigare i vardagen. De åtgärder som genomförs för att minska utsläppen från transportsektorn bör därför enligt utredningen i möjligaste mån ha en regional differentiering, som baseras till exempel på de lokala möjligheterna att ersätta bilåkande med kollektivtrafik.¹⁰

Svensk Kollektivtrafik anser att det i många fall kan det vara rimligt att ha en regional differentiering i de klimatpolitiska styrmedel som syftar till att minska biltrafikens utsläpp. Det har vi t.ex. föreslagit när det gäller reformeringen av reseavdraget eftersom reseavdrag fram för allt görs i storstadsregionernas ytterområden.¹¹ Men det gäller inte alla klimatpolitiska styrmedel. När det gäller t.ex. beskattningen av gratis arbetsplatsparkering behövs andra åtgärder än regional differentiering. Beskattningen av gratis arbetsplatsparkering är indirekt redan regionalt anpassad genom att parkeringsplatsen ska beskattas för sitt marknadsvärde. Eftersom det ofta finns gratis parkeringsplatser för allmänheten i närheten av parkeringarna vid arbetsplatserna på mindre orter och i lands- och glesbygd har parkeringsplatserna enligt lagstiftningen inget marknadsvärde. Det som behövs i stället är att Skatteverket kontrollerar och upprätthåller lagstiftningen för förmånsparkeringar.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig däremot negativt till att den regionala differentieringen av styrmedlen skulle baseras på de lokala möjligheterna att ersätta bilåkande med kollektivtrafikresande. Med denna utgångspunkt skulle

⁹ S. 977

¹⁰ S. 977

¹¹ Se t.ex. ["Reseavdragen öppnar för fusk och ökade utsläpp" debattartikel i SvD 2020-07-29](#)



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-04-12

reseavdraget reformeras, men inte beskattningen av förmånsparkeringar. Vi anser istället att utgångspunkten ska vara att styrmedlen inte ska bidra till och inte förstärka regionala ojämlikheter utan istället motverka och jämna ut dem.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD Svensk Kollektivtrafik